



भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 68]

नई दिल्ली, बुधवार, फरवरी 17, 2016/माघ 28, 1937

No. 68]

NEW DELHI, WEDNESDAY, FEBRUARY 17, 2016/MAGHA 28, 1937

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण**अधिसूचना**

मुम्बई, 8 फरवरी, 2016

सं. टीएमपी/68/2015-एमबीपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 के अधीन प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार, पीपीपी आधार पर एमबीपीटी में फ्लोटिंग स्टोरेज एवं रिगैसिफिकेशन यूनिट (एफएसआरयू) में रिगैसिफिकेशन के लिए आयात द्रवित प्राकृतिक गैस (एलएनजी) के प्रहस्तन हेतु संदर्भ प्रशुल्क के निर्धारण हेतु मुम्बई पत्तन न्यास (एमबीपीटी) से प्राप्त प्रस्ताव का निपटान करता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण**मामला सं. टीएमपी/68/2015-एमबीपीटी**

मुम्बई पत्तन न्यास

आवेदक

कोरम:

- (i) श्री टी.एस. बालसुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)
- (ii) श्री रजत सच्चर, सदस्य (अर्थशास्त्र)

आदेश

(जनवरी 2016 के 15वें दिन पारित)

यह मामला पीपीपी आधार पर एमबीपीटी में फ्लोटिंग स्टोरेज एवं रिगैसिफिकेशन यूनिट (एफएसआरयू) में रिगैसिफिकेशन के लिए आयात द्रवित प्राकृतिक गैस (एलएनजी) के प्रहस्तन हेतु संदर्भ प्रशुल्क के निर्धारण हेतु मुम्बई पत्तन न्यास (एमबीपीटी) से प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित है।

2.1. एमबीपीटी ने अपने पत्र सं. एफए/एसीसी/195(एफ)/49 दिनांक 09 नवम्बर 2015 द्वारा पीपीपी आधार पर एमबीपीटी में फ्लोटिंग स्टोरेज एवं रिगैसिफिकेशन यूनिट (एफएसआरयू) में रिगैसिफिकेशन के लिए आयात द्रवित प्राकृतिक गैस (एलएनजी) के प्रहस्तन हेतु संदर्भ प्रशुल्क के निर्धारण हेतु प्रस्ताव दाखिल किया था।

2.2. प्रस्ताव में एमबीपीटी द्वारा किए गए निवेदनों को नीचे सारबद्ध किया गया है:—

- (i) महापत्तनों में परियोजना के लिए प्रशुल्क के निर्धारण हेतु 2013 के नए दिशानिर्देशों के अनुसार, प्रत्येक महापत्तन के लिए प्रत्येक घटक टीएमपी द्वारा अधिसूचित किया जाएगा।
- (ii) फ्लोटिंग स्टोरेज एवं रिगैसिफिकेशन इकाई में प्रहस्तित एलएनजी कार्गो हेतु उपलब्ध संदर्भ प्रशुल्क नहीं है। इस प्रकार, अप्रकृत प्रशुल्क निर्धारण हेतु प्रस्ताव महापत्तन न्यासों में पीपीपी परियोजनाओं हेतु (टीएमपी द्वारा 26 फरवरी 2008 को जारी) अप्रकृत प्रशुल्क निर्धारण के लिए दिशानिर्देश, 2008 का प्रयोग करते हुए तैयार किया गया है।

- (iii) 3 वर्षों की निर्माण अवधि सहित 30 वर्षों की रियायत अवधि के साथ परियोजना 2016 में अवार्ड किए जाने की उम्मीद है। इस प्रकार, वाणिज्यिक प्रचालन 2019 में शुरू होने की संभावना है जिसके लिए टीएमपी को निम्नलिखित गतिविधियों हेतु अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारित करने की आवश्यकता है:
- (क) बर्थ किराया प्रभार
- (ख) घाटशुल्क प्रभार
- (iv) एफएसआरयू सुविधा केवल आयातित एलएनजी प्राप्त करेगी। इस प्रकार, पोतों का 100 प्रतिशत प्रकृति में विदेशी है और तटीय आवागमन नहीं होगा।
- 3.1. एमबीपीटी द्वारा प्रेषित समर्थक दस्तावेजों से यथा दृश्य प्रस्ताव की मुख्य बातें नीचे सारबद्ध की गई हैं :-
- (i) भारत के पश्चिमी तटी में प्राकृतिक गैस की बढ़ती बाजार मांग को पूरा करने के लिए, एमबीपीटी ने मुम्बई हारबर में फ्लोटिंग स्टोरेज एवं रिगैसिफिकेशन इकाई (एफएसआरयू) के विकास को देखने का निर्णय लिया है। इसके लिए, एमबीपीटी ने डिजाइन, निर्माण, वित्त, प्रचालन तथा हस्तांतरण ("डीबीएफओटी") पर "पीपीपी मोड पर मुम्बई हारबर में फ्लोटिंग स्टोरेज एवं रिगैसिफिकेशन इकाई की स्थापना" के लिए बोली प्रक्रिया शुरू करने का निर्णय लिया है। यह परियोजना मुम्बई हारबर में सहयोगी अवसंरचना के साथ 5 एमएमटीपीएल क्षमता के फ्लोटिंग स्टोरेज एवं रिगैसिफिकेशन इकाई की स्थापना के लिए है। रियायतप्राप्तकर्ता द्वारा परियोजना के रूप में विकसित की जाने वाली सहायक सुविधाएँ हैं :
- (क) 170,000 घन मीटर और 5 एमएमटीपीए की भंडारण क्षमता के साथ एफएसआरयू पोत एलएनजी उत्पादन क्षमता पुनःगैसीकृत की गई है।
- (ख) एफएसआरयू तथा एलएनजी कैरिअरों, उतराई तथा स्थानांतरण, भेजी गई गैस के लिए राइजर प्रणालियों हेतु बर्थिंग तथा मूरिंग सुविधाओं सहित मरीन टर्मिनल।
- (ग) उप-समुद्र पाइपलाइन।
- (घ) टर्निंग सर्किकल तथा अप्रोच चैनल में लगभग - 12.5 मी. सीडी की डिजाइन गहराई और बर्थ में 14 मी. सीडी की डिजाइन गहराई के साथ क्यू-मैक्स पोतों (12.5 मी. डुबाव) को सेवा प्रदान करने के लिए निकर्षण।
- (ङ) स्टेशन मीटरिंग के लिए लैंडफॉल प्वाइंट सुविधाएं।
- (ii) एमबीपीटी ने अपने प्रस्ताव का कार्यकारी सार भेजा है, जोकि निम्नवत् हैं :

(रु. करोड़ों में)

परियोजना की पूंजी लागत	
कार्गो प्रहस्तन	349.29
बर्थ किराया	469.73
परियोजना की कुल पूंजी लागत	819.02
अपेक्षित नियोजित पूंजी पर प्रतिलाम (16%)	
कार्गो प्रहस्तन	55.89
बर्थ किराया	75.16
अपेक्षित नियोजित पूंजी पर कुल प्रतिलाम	131.05
कुल प्रचालन व्यय	
कार्गो प्रहस्तन	32.30
बर्थ किराया	4.70
कुल प्रचालन व्यय	37.00
कुल आरओसीई तथा प्रचालन व्यय	168.04
अपेक्षित राजस्व	
कार्गो प्रहस्तन	83.78
बर्थ किराया	79.85
प्रशुल्कों के माध्यम से अपेक्षित कुल राजस्व	163.63
विविध	4.41
अपेक्षित कुल राजस्व	168.04
प्रस्तावित प्रशुल्क (प्रति टन एलएनजी) - रु. प्रति टन	

घाटशुल्क प्रभार (सभी कार्गो प्रहस्तन प्रभारों का समेकित)	546.51
बर्थ किराया प्रभार (प्रति जीआरटी प्रति घंटा)	0.04472
प्रस्तावित प्रशुल्क (प्रति टन एलएनजी) अ.डा. प्रति टन	
घाटशुल्क प्रभार (सभी कार्गो प्रहस्तन प्रभारों का समेकित)	9.11
बर्थ किराया प्रभार (प्रति जीआरटी प्रति घंटा)	0.00075

(iii) सुविधा की प्रत्यक्ष विशेषताएं निम्नलिखित हैं:-

(क) डिजाइन शिप साइज

डिजाइन शिप साइज प्रस्तावित एफएसआरयू के लिए क्यू-मैक्स पोत है। पोत के ब्योरे नीचे दिए गए हैं:-

क्र.सं.	कार्गो	जलयान आकार-घन मीटर	जलयान परिमाण			जीआरटी
			एल- एम	बी- एम	डी (लदे हुए) -एम	
1	एलएनजी	266,000	345	54	12	112,000

(ख) प्रस्तावित सिविल कार्य

(i) एफएसआरयू तथा एलएनजी कैरिअरों के लिए बर्थिंग एवं मूरिंग सुविधाओं सहित मरीन टर्मिनल।

(ii) टर्निंग सर्किल में लगभग -12.5 मी. सीडी गहराई वाले डिजाइन और बर्थ में -14 मी. सीडी वाले अप्रोच चैनल के साथ क्यू-मैक्स पोतों (12.5 मी. डुबाव) को सेवा प्रदान करने के लिए निकर्षण।

(iii) मीटरिंग स्टेशन के लिए लैंडफॉल प्वाइंट सुविधाएं।

(ग) प्रस्तावित अभियांत्रिक कार्य

(i) ऑफलोडिंग तथा स्थानांतरण प्रणाली

(ii) भेजी गई गैस के लिए राइजर प्रणालियां

(iii) समुद्र के नीचे पाइपलाइन

(iv) सर्वोत्तम टर्मिनल क्षमता

टीएमपी दिशानिर्देशों के अनुसार, टर्मिनल की क्षमता मुख्य रूप से निम्नलिखित कारकों पर निर्भर करती है:-

(क) प्रहस्तित किए जाने वाले कार्गो का प्रकार

(ख) कार्गो मिश्रण अनुपात

(ग) प्रहस्तित किए जाने वाले पोतों का आकार

टर्मिनल की सर्वोत्तम क्षमता निम्नलिखित सूत्र का प्रयोग करते हुए परिकलित की गई है:-

$$\text{सर्वोत्तम क्षमता} = 0.7 \left\{ \frac{S_1}{100} * P_1 + \frac{S_2}{100} * P_2 + \frac{S_3}{100} * P_3 + \dots \right\} * 365$$

एस1 = कार्गो टाइप 1 की क्षमता की प्रतिशत हिस्सेदारी

पी1 = कार्गो टाइप 1 डुलाई करने वाले पोत की प्रहस्तन दर

एस2 = कार्गो टाइप 2 की क्षमता की प्रतिशत हिस्सेदारी

पी2 = कार्गो टाइप 2 की डुलाई करने वाले पोत की प्रहस्तन दर

एस3 = कार्गो टाइप 3 की क्षमता की प्रतिशत हिस्सेदारी

पी3 = कार्गो टाइप 3 की डुलाई करने वाले पोत की प्रहस्तन दर

एस4, पी4, एस5, पी5 और इस तरह आगे बर्थ में प्रहस्तित किए जाने वाले कार्गो के विभिन्न प्रकारों की संख्या पर निर्भर करते हुए।

उपर्युक्त सूत्र का प्रयोग करते हुए, टर्मिनल की सर्वोत्तम क्षमता निम्नवत् परिकलित की गई है :

क्र.सं.	कार्गो का प्रकार	क्षमता की % हिस्सेदारी	प्रहस्तन दर	सर्वोत्तम बर्थ क्षमता	
				1 बर्थ	इकाईयां
(i)	एलएनजी	70%	250 टन/घंटा	1.53	एमटीपीए

एलएनजी कार्गो की 250 टन प्रति घंटा की उपर्युक्त प्रहस्तन दर टीएएमपी द्वारा जारी किए गए दिशानिर्देशों में दी गई है।

(v) टीएएमपी दिशानिर्देशों के अनुसार पूंजी लागत तथा वार्षिक प्रचालन एवं अनुरक्षण लागत अनुमान नीचे दिए गए हैं :

क्र.सं.	मद विवरण	पूंजी लागत (रु. करोड़)	अनुरक्षण प्रतिमानक	ओ एंड एम लागत (रु. करोड़)
क	कार्गो प्रहस्तन			
(i)	पूंजी लागत	349.29		
(ii)	प्रचालन तथा अनुरक्षण लागत			
1	बिजली (@ 4 टन प्रतिदिन)		@ रु. 36000 प्रति टन	5.26
2	सिविल परिसंपत्तियों की मरम्मत और अनुरक्षण		सिविल परिसंपत्तियों का 1%	0
3	अभियांत्रिक तथा बिजली की मरम्मत एवं अनुरक्षण	313.97	अभियांत्रिक तथा बिजली उपस्कर का 2%	6.28
4	बीमा	349.29	परिसंपत्ति प्रखंड का 1%	3.49
5	मूल्यहास	349.29	निवल परिसंपत्ति का 3.70%	12.94
6	लाइसेंस शुल्क		भा.रु. 0.84 करोड़ @ रु. 150/वर्ग मी.	0.84
7	अन्य व्यय	349.29	परिसंपत्ति प्रखंड का 1%	3.49
	कुल प्रचालन एवं अनुरक्षण लागतें (कार्गो प्रहस्तन)			32.30
ख	बर्थ गतिविधि			
(i)	पूंजी लागत	469.73		
(ii)	प्रचालन तथा अनुरक्षण लागतें			
1	मरम्मत और अनुरक्षण लागत	469.73	परिसंपत्ति प्रखंड का 1%	4.70
	कुल प्रचालन एवं अनुरक्षण लागतें (बर्थ गतिविधि)			4.70

टिप्पणी : सम्पूर्ण परियोजना की ईंधन आवश्यकता लगभग 40 टन प्रतिदिन है। कुल ईंधन उपभोग का लगभग 10 प्रतिशत अर्थात् 4 टन प्रतिदिन कार्गो प्रहस्तन की ओ एंड एम लागत का हिस्सा माना गया है।

3.2. एमबीपीटी ने निम्नलिखित प्रस्तावित दरमान (एसओआर) जमा किए हैं :-

(क) कार्गो प्रहस्तन प्रभार:

मद विवरण	कुल राशि (करोड़)
नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ (पूंजी लागत का 16 प्रतिशत)	55.89
प्रचालन एवं अनुरक्षण लागत	32.30
कुल राजस्व अपेक्षा	88.19

राजस्व अपेक्षा का आबंटन	
कार्गो प्रहस्तन प्रभार (95%)	83.78
विविध प्रभार (5%)	4.41
कुल राजस्व अपेक्षा (कार्गो प्रहस्तन)	88.19
एलएनजी का घाटशुल्क भा.रु. प्रति टन	रु. 546.51
एलएनजी का घाटशुल्क अ.डा. प्रति टन	डा. 9.11
अ.डा. 1 = भा.रु. 60 पोत परिवहन मंत्रालय के मॉडल बोली दस्तावेजों में उपलब्ध करवाई गई परिवर्तन दरों के अनुसार।	

एलएनजी कार्गो के लिए प्रस्तावित घाटशुल्क प्रभार भा.रु. 546.51 प्रति टन रूप में विपथित किया गया है। इस घाटशुल्क प्रभारों का अनुमान लगाते हुए, लगभग भा.रु. 83.78 करोड़ के राजस्व 1.53 एमएमटीपीए (सर्वोत्तम बर्थ क्षमता) का प्रहस्तन करने के लिए वसूल किए जाने चाहिए। उपर्युक्त घाटशुल्क प्रभार वर्ष 2019 के लिए है।

(ख) बर्थ किराया प्रभार:

मद विवरण	कुल राशि (करोड़)
नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ (पूंजी लागत का 16 प्रतिशत)	75.16
प्रचालन एवं अनुरक्षण लागत	4.70
कुल राजस्व अपेक्षा	79.85
राजस्व अपेक्षा का आबंटन	
बर्थ किराया प्रभार (100%)	79.85
एलएनजी का बर्थ किराया रु. प्रति टन	रु. 520.87
एलएनजी का बर्थ किराया रु. जीआरटी प्रति घंटा	रु. 0.04472
एलएनजी का बर्थ किराया अ.डा. जीआरटी प्रति घंटा	डा. 0.00075
अ.डा. 1 = भा.रु. 60 पोत परिवहन मंत्रालय के मॉडल बोली दस्तावेजों में उपलब्ध करवाई गई परिवर्तन दरों के अनुसार।	

एलएनजी कार्गो के लिए प्रस्तावित बर्थ किराया प्रभार भा.रु. 0.085 प्रति जीआरटी प्रति घंटा रूप में विपथित किया गया है। बर्थ किराया प्रभारों का अनुमान लगाते हुए, लगभग भा.रु. 79.85 करोड़ के राजस्व 1.53 एमएमटीपीए (सर्वोत्तम बर्थ क्षमता) का प्रहस्तन करने के लिए वसूल किए जा सकते हैं। उपर्युक्त घाटशुल्क प्रभार वर्ष 2019 के लिए है।

3.3. एमबीपीटी ने कार्यनिष्पादन मानक का भी प्रस्ताव किया है जोकि नीचे दिया गया है :

क्र.सं.	कार्गो श्रेणी	कार्यनिष्पादन संकेतक
1	एलएनजी कार्गो	250 टन/घंटा

4. निर्धारित परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार, एमबीपीटी प्रस्ताव दिनांक 09 नवम्बर 2015 की प्रति संबद्ध उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों/भावी बोलीदाताओं (एमबीपीटी द्वारा यथा प्रेषित) को उनकी टिप्पणियों के लिए अग्रेषित किया गया था। कुछ उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों तथा भावी बोलीदाताओं से प्राप्त टिप्पणियां एमबीपीटी को प्रतिपुष्टि सूचना के रूप में भेजी गई थी। एमबीपीटी ने उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों/भावी बोलीदाताओं की टिप्पणियों पर अपने पत्र दिनांक 10 दिसम्बर, 2015 द्वारा प्रत्युत्तर दिया था।

5. प्रस्ताव की प्राथमिक संवीक्षा के आधार पर, हमारे पत्र दिनांक 23 नवम्बर, 2015 द्वारा एमबीपीटी से अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण भेजने का अनुरोध किया गया था। एमबीपीटी ने हमारे द्वारा मांगी गई अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण पर अपने पत्र दिनांक 1 दिसम्बर 2015 द्वारा जवाब दिया था। हमारे द्वारा मांगी गई सूचना/स्पष्टीकरण भेजते समय, एमबीपीटी ने अपना प्रस्ताव संशोधित किया था। हमारे द्वारा मांगी गई अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण और उसपर एमबीपीटी का प्रत्युत्तर नीचे तालिकाबद्ध किया गया है:-

क्र.सं.	हमारे द्वारा मांगी गई सूचना/स्पष्टीकरण	एमबीपीटी का प्रत्युत्तर
क.	सामान्य:	
(i)	एमबीपीटी प्रमाणित करे कि सुविधा के प्रचालक को प्रस्तावित फ्लोटिंग स्टोरेज एवं रिगैसिफिकेशन यूनिट (एफएसआरयू) में द्रवीकृत प्राकृतिक गैस (एलएनजी) से इतर कोई अन्य कार्गो प्रहस्तित करने की अनुमति नहीं दी जाएगी।	प्रचालक को रिगैसिफिकेशन के प्रयोजन के लिए केवल एलएनजी प्रहस्तित करने की अनुमति दी जाएगी।
(ii)	एमबीपीटी द्वारा दाखिल किए गए प्रस्ताव से, यह देखा गया है कि एमबीपीटी ने एफएसआरयू में कार्गो प्रहस्तन प्रमारों तथा बर्थ किराया प्रमारों की वसूली के अनुमोदन के लिए 2008 के अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण दिशानिर्देशों में प्रदत्त सेवाओं के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क के निर्धारण हेतु प्रतिमानकों का अनुसरण करते हुए प्रस्ताव तैयार किया है। इस संबंध में, यहां पर उल्लेख करना प्रासंगिक है कि एमबीपीटी द्वारा प्रस्तावित परियोजना हेतु दर पर पहुंचने के लिए लिविड बल्क टर्मिनल हेतु 2008 के अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देशों पर विश्वास किया गया है जिसमें बताया गया है कि कार्गो प्रहस्तन प्रमारों में कार्गो लदाई/उतराई प्रमार, जैसी भी स्थिति हो, पाइपलाइनों के माध्यम से परिवहन एवं भंडारण प्रमार शामिल हैं। एमबीपीटी द्वारा उपलब्ध करवाए गए लागत अनुमानों में भंडारण एवं पाइपलाइन सुविधाओं के लिए पूंजी एवं प्रचालन लागत को नहीं लिया गया है। इस संबंध में, एमबीपीटी उतारे गए एलएनजी कार्गो के भंडारण तथा पाइपलाइनों के माध्यम से पुनःगैसीकृत कार्गो के परिवहन हेतु प्रशुल्क व्यवस्था स्पष्ट करें। एमबीपीटी नोट करे कि एमपीटी अधिनियम की धारा 48 और 42 के अधीन सूचीबद्ध सेवाओं के लिए प्रशुल्क बोलियां आमंत्रित करने से पहले अपफ्रंट निर्धारित की जानी चाहिए।	एलएनजी पोत सीधे तौर पर एफएसआरयू भंडारण इकाई में एलएनजी की उतराई करेगा, जिसे पुनःगैसीकृत करने वाली इकाई में इसे पुनःगैसीकृत किया जाएगा तथा समुद्र के नीचे पाइपलाइनों के माध्यम से लैंडफिल स्थान पर भेजा जाएगा। चूंकि भंडारण और पाइपलाइन सुविधाएं एफएसआरयू के अभिन्न अंग हैं, इसलिए ऐसी सुविधाओं की लागत प्रशुल्क गणना के हिस्से के रूप में सुविचारित नहीं की गई है। संशोधित प्रस्ताव भेजा गया है।
(iii)	प्रचालन लागत अनुमानों में, एमबीपीटी द्वारा निर्दिष्ट लागत घटकों में से एक लाइसेंस शुल्क रु. 0.84 करोड़ है। तथापि, पत्तन के प्रस्ताव से, सुविधा हेतु आबंटित किए जाने के लिए प्रस्तावित कुल क्षेत्र, विभिन्न अनुषंगी प्रयोजनों के लिए इसके आबंटन तथा वास्तविक क्षेत्र जो भंडारण के लिए उपलब्ध करवाया जाएगा के ब्योरे स्पष्ट नहीं हैं। एमबीपीटी ऊपर यथा सूचीबद्ध अपेक्षित ब्योरे रु. 0.84 करोड़ के लाइसेंस शुल्क पर पहुंचने के लिए गणनाओं सहित भेजे।	प्रहस्तन प्रमार और बर्थ किराया प्रमार टर्मिनल में उपलब्ध बर्थिंग एवं उतराई उपस्करों का इस्तेमाल करते हुए एफएसआरयू में एलएनजी की उतराई पर विचार करते हुए परिकल्पित किए गए हैं। गतिविधियां एफएसआरयू में हैं और एफएसआरयू से बाहर की गतिविधियों पर प्रशुल्क की गणना में विचार नहीं किया गया है। कुल क्षेत्र 56000 वर्ग मीटर है और लाइसेंस शुल्क ओसीटी परियोजना के लिए अनुमोदित दर अर्थात् रु. 150 प्रति वर्ग मीटर की दर पर आधारित है।
2.	सर्वोत्तम क्षमता:	
	सर्वोत्तम क्षमता गणना में, एमबीपीटी ने एलएनजी की क्षमता की प्रतिशत हिस्सेदारी 70 प्रतिशत दर्शाई है। इस संबंध में, एमबीपीटी नोट करे कि चूंकि केवल एलएनजी सुविधा में प्रहस्तित किए जाने के लिए परिकल्पित किया गया है, इसलिए एलएनजी की क्षमता की प्रतिशत हिस्सेदारी 100 प्रतिशत मानी जानी है। तथापि, 70 प्रतिशत का उपयोगिता कारक सर्वोत्तम क्षमता की गणना में सुविचारित किया जाना है। एमबीपीटी नोट करे कि इस सुझाए गए बदलाव से उसके प्रस्ताव में एमबीपीटी द्वारा मूल्यांकित 1.53 एमटीपीएल की सर्वोत्तम क्षमता पर कोई प्रभाव नहीं पड़ेगा।	सर्वोत्तम क्षमता गणना संशोधित की गई है और संशोधित प्रस्ताव का हिस्सा शामिल किया गया है।
3.	पूंजी लागतें:	
(i)	एमबीपीटी ने अपने प्रस्ताव में कार्गो प्रहस्तन गतिविधि की पूंजी लागत रु. 349.29 करोड़ और उसकी बर्थिंग गतिविधि रु. 469.73 करोड़ दर्शाई गई है। एमबीपीटी द्वारा प्रेषित साध्यता रिपोर्ट प्रस्तावित एफएसआरयू हेतु पूंजी लागत रु. 2559.39 करोड़ दर्शाती है। इस संदर्भ में, एमबीपीटी निम्नलिखित स्पष्ट/प्रेषित करे:	संशोधित प्रस्ताव भेजा गया है।
(क)	साध्यता रिपोर्ट में रु. 2559.39 करोड़ पर मूल्यांकित परियोजना लागत और रु. 819.02 करोड़ (रु. 349.29 करोड़ + रु. 469.73 करोड़) की कुल पूंजी लागत के बीच अत्यधिक अन्तर का कारण।	
(ख)	प्रस्तावित सुविधा के लिए अपेक्षित सभी अन्य सुविधाओं की सिविल निर्माण लागत, यदि कोई हो, द्रव्य कार्गो प्रहस्तन उपस्कर तथा विविध लागत के रूप में कार्गो प्रहस्तन गतिविधि हेतु सुविचारित रु. 349.29 करोड़ के पूंजी लागत का ब्योरा इकाई लागत हेतु दस्तावेजी साक्ष्य के साथ दें।	
(ग)	इसी तरह, सुविधा के समीप किए गए बर्थ के निर्माण की लागत और निकर्षण की लागत, यदि कोई हो, के रूप में बर्थिंग गतिविधि के लिए सुविचारित रु. 469.73 करोड़ की पूंजी लागत का ब्योरा इकाई लागत हेतु दस्तावेजी साक्ष्य के साथ भेजें।	
(ii)	एमबीपीटी अपनी गणनाओं द्वारा एमबीपीटी द्वारा यथा सुविचारित प्रत्येक प्रकार के उपस्कर की लागत निर्धारित करने हेतु गणनाएँ भी भेजे।	
(iii)	एमबीपीटी कार्गो प्रहस्तन गतिविधि और बर्थिंग गतिविधि दोनों के अधीन सिविल पूंजी लागतों का अनुमान लगाने के लिए इसके द्वारा सुविचारित सिविल कार्य, यदि कोई हो, की प्रत्येक मद की मात्रा हेतु आधार बताएं।	
(iv)	एमबीपीटी प्रहस्तित किए जाने के लिए अनुमानित एलएनजी की मात्रा के साथ विभिन्न प्रकार के उपस्कर की मात्रा, प्रत्येक प्रकार के उपस्कर की उत्पादकता दर्शाने के लिए एलएनजी का प्रहस्तन करने के लिए सुविधा में प्रयोग किए जाने के लिए परिकल्पित	

	प्रत्येक प्रकार के उपस्कर का औचित्य बताने के लिए गणनाओं से समर्थित विश्लेषण भेजे।	
4.	प्रचालन लागतें:	
(i)	बिजली लागत: रु. 36000 प्रति टन की इकाई दर से 4 टन प्रतिदिन के बिजली उपभोग पर विचार करते हुए तथा 365 दिनों की अवधि पर विचार करते हुए, एमबीपीटी गणना में रु. 5.26 करोड़ की बिजली लागत पर पहुंचा दिखाई देता है। इस संबंध में, एमबीपीटी निम्नलिखित स्पष्ट/प्रेषित करे:-	सुविधा के लिए ऊर्जा उपभोग बाजार में सेकेंडरी स्रोतों के माध्यम से विचारणीय अनुसंधान द्वारा परिकल्पित किया गया है। विश्वभर में वर्तमान में प्रचालन कर रहे अन्य एफएसआरयू पर प्रचालन आंकड़े बहुत सीमित हैं। इसलिए, म्यामार में इसी तरह की सुविधा के लिए उपलब्ध रिपोर्ट का भी इस मामले में उल्लेख किया गया है। जबकि एफएसआरयू के सम्पूर्ण प्रचालन के लिए (पुनःगैसीकरण सहित) 40 टन ईंधन अपेक्षित है, जिसमें से 10 प्रतिशत प्रचालनों (एफएसआरयू में एलएनजी की उतराई) के लिए है। यह सुविधा ईंधन के रूप में एचएसडी (हाइ स्पीड डीजल) का इस्तेमाल करते हुए प्रचालित की जाएगी और एचएसडी की लागत का अनुमान रु. 36000 प्रति टन लगाया गया है। सुविधा के लिए अपेक्षित बिजली परियोजना स्थल पर संस्थापित किए जाने वाले डीजी सेट के माध्यम से संचित किया जाएगा। इसलिए, परियोजना प्रचालन ही ऐसी अपेक्षित ईंधन की लागत में शामिल होगा। जैसाकि पहले स्पष्ट किया गया है अधिकांश अनुमान समान सुविधाओं (एफएसआरयू) पर उपलब्ध सीमित आंकड़ों अथवा सेकेंडरी अनुसंधान के माध्यम से वैधीकृत किए गए हैं।
(क)	एमबीपीटी 4 टन प्रतिदिन की दर से बिजली उपभोग पर विचार करने का आधार जरूरी गणनाओं के साथ भेजे।	
(ख)	यह स्पष्ट नहीं है कि कैसे बिजली की लागत रु. 36000/-प्रति टन सुविचारित की गई है। एमबीपीटी प्रस्तावित दर के समर्थन में दस्तावेजी साक्ष्य अथवा गणनाएं भेजे।	(एमबीपीटी ने अपने ईमेल दिनांक 11 दिसम्बर 2015 द्वारा ईंधन प्रभारों के समर्थन में दस्तावेजी साक्ष्य भेजे हैं। प्रेषित दस्तावेज के अनुसार, मुम्बई में एचएफएचएसडी हेतु दर रु. 63102.46 प्रति टन दर्शाई गई है।)
(ग) (i)	हालांकि गणनाओं में, बिजली उपभोग 4 टन प्रतिदिन सुविचारित किया गया है, एमबीपीटी ने अपने प्रस्ताव के अनुबंध-VI में दी गई टिप्पणी में बताया है कि सम्पूर्ण परियोजना की ईंधन आवश्यकता लगभग 40 टन प्रतिदिन है और 4 टन प्रतिदिन के कुल ईंधन उपभोग का लगभग 10 प्रतिशत कार्गो प्रहस्तन की ओर एंड एम लागत के हिस्से के रूप में सुविचारित किया गया है। एमबीपीटी स्पष्ट करे कि क्या परिकल्पित परियोजना में बिजली लागत अथवा ईंधन लागत शामिल होगी।	
(ii)	कुल ईंधन उपभोग के 10 प्रतिशत पर विचार करते हुए आधार भेजे।	(एमबीपीटी ने अपने पृथक ईमेल दिनांक 11 दिसम्बर 2015 द्वारा बताया है कि 4 टन प्रतिदिन की ईंधन लागत केवल बर्थ प्रचालन दिवसों पर सुविचारित है।)
(ii)(क)	एमबीपीटी पुष्टि करे कि क्या परिसंपत्ति प्रखंड पर 3.70 प्रतिशत की दर से सुविचारित मूल्यहास की दर कम्पनी अधिनियम, 2013 के प्रावधानों के अनुसार है।	मूल्यहास दर 2013 के कम्पनी अधिनियम के अनुसार अर्थात् कम्पनी अधिनियम, 2013 की अनुसूची-II के अनुसार सविल परिसंपत्तियों के लिए 30 वर्ष और अभियांत्रिक एवं विद्युतीय परिसंपत्तियों हेतु 15 वर्ष हेतु परिकल्पित की गई है।
(ख)	यदि रु. 349.29 करोड़ के परिसंपत्ति प्रखंड में सविल लागत, उपस्कर लागत और विविध लागत शामिल है तो यह जरूरी हो जाता है कि कम्पनी अधिनियम, 2013 में यथा निर्धारित लागत की संबद्ध मद के लिए प्रासंगिक मूल्यहास की दर अंगीकृत की जाए।	
(ग)	एमबीपीटी मूल्यहास की उक्त दर दर्शाते हुए समर्थक दस्तावेज के साथ कम्पनी अधिनियम, 2013 में शामिल अपेक्षित निर्धारण का संदर्भ देते हुए सुविचारित कुल मूल्यहास हेतु गणना भी भेजे।	
(iii)	लाइसेंस शुल्क: एमबीपीटी ने लाइसेंस शुल्क रु. 150/- प्रति वर्ग मीटर दर्शाई है। तथापि, इसने लाइसेंस शुल्कों की गणना हेतु सुविचारित क्षेत्र की मात्रा नहीं दर्शाई है। इसके अलावा, अपेक्षित व्यौरों/गणनाओं के अभाव में, यह संभव नहीं पाया गया है कि रु. 0.84 करोड़ की लाइसेंस शुल्क राशि की सटीकता की जांच की जाए। अतः एमबीपीटी अपने दरमानों का संदर्भ देते हुए तथा जरूरी गणनाओं द्वारा समर्थित उक्त दर पर विचार करने का आधार बताए।	कुल क्षेत्र 56000 वर्ग मीटर है और लाइसेंस शुल्क ओसीटी परियोजना हेतु अनुमोदित दर अर्थात् रु. 150 प्रति वर्ग मीटर की दर पर आधारित है। तत्पश्चात, एमबीपीटी ने अपने ईमेल दिनांक 11 दिसम्बर 2015 द्वारा पुष्टि की है कि रु. 150/- प्रति वर्ग मीटर प्रतिवर्ष का लाइसेंस शुल्क प्रस्ताव में सुविचारित किया गया है।
(iv)	हालांकि 2008 अपफ्रंट दिशानिर्देश प्रचालन लागत को बर्थ लागत के 1 प्रतिशत तक सीमित करते हैं, परन्तु परिसंपत्ति पर्याप्त बीमा कवर की अपेक्षा करती है और तथ्य कि परिसंपत्ति का मूल्य कम होगा क्योंकि टूट-फूट से भी इंकार नहीं किया जा सकता। अन्य महापतन न्यासों में अपफ्रंट बर्थ किराया निर्धारित करते समय, इस स्थिति को स्वीकार किया गया है और बीमा तथा मूल्यहास की लागत बर्थिंग सेवा से वार्षिक राजस्व अपेक्षा का निर्धारण करने के लिए सुविचारित की गई है। ऊपर स्पष्ट की गई स्थिति के मद्देनजर, कम्पनी अधिनियम, 2013 के अनुसार 1 प्रतिशत की दर से बीमा लागत और मूल्यहास लागत का तत्व बर्थ किराया सेवा हेतु प्रचालन लागत का अनुमान लगाने के समय भी इस मामले में एमबीपीटी द्वारा अनुमानित किया गया है। कम्पनी अधिनियम, 2013 में शामिल अपेक्षा निर्धारण मूल्यहास की उक्त दर दर्शाते हुए समर्थक दस्तावेज के साथ भेजे।	टीएएमपी द्वारा दिए गए सुझाव का अनुपालन किया गया है।
5.	वार्षिक राजस्व अपेक्षा का प्रमाजन:	
(क)	हालांकि एमबीपीटी ने विविध प्रभारों के लिए कार्गो प्रहस्तन गतिविधि से संबंधित वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर) का 5 प्रतिशत प्रमाजित किया है, परन्तु प्रस्तावित दरमानों में	विविध प्रभारों पर विचार किया गया है और संशोधित प्रस्ताव में शामिल किया गया है।

	विविध प्रमारों के लिए एमबीपीटी द्वारा किसी दर का प्रस्ताव किया गया हो ऐसा नहीं देखा गया है। एमबीपीटी प्रस्तावित विविध लेवी के दायरे के भीतर शामिल की जाने वाली सेवाओं को सूचीबद्ध करते हुए एक नोट के साथ दरमानों में विविध प्रमारों के लिए दर का प्रस्ताव करे।	
(ख)	इसी तरह, एमबीपीटी ने बर्थिंग गतिविधि से संबंधित एआरआर से प्रस्तावित बर्थ किराया प्रमारों पर पहुंचने के लिए गणनाएं नहीं भेजी हैं। कृपया इसे भेजें। ऐसा करते समय, प्रत्येक एलएनजी कैरिअर के औसत जीआरटी के साथ परिकल्पित वार्षिक एलएनजी कैरिअरों की औसत संख्या भी बर्थ किराया प्रमारों की गणना में ली गई है।	बर्थ किराया प्रमारों हेतु गणना संशोधित प्रस्ताव में शामिल की गई है।
(ग)	सरकारी नीति के अनुसार वरीयता बर्थिंग प्रमारों की वसूली को शासित करने वाले प्रावधान तथा एमबीपीटी के मौजूदा दरमानों में निर्धारित प्रावधानों को मद्देनजर रखते हुए प्रस्तावित करें, यदि आवश्यकता हो।	जहां तक एफएसआरयू सुविधाओं का संबंध है, पोत केवल तभी टर्मिनल पर आएंगे जब प्रचालक एफएसआरयू में भंडारण मात्रा की उपलब्धता के अधीन आने का चयन करता है। अतः, वरीयता बर्थिंग यहां लागू नहीं होती है।
6.	दरमान:	
(i)	यह वांछनीय है कि प्रशुल्क अनुसूची इस तरह से तैयार की जाए कि पल्लन न्यास तथा प्रचालक के बीच और प्रचालक तथा सुविधा के उपयोक्ताओं के बीच भविष्य में किसी विवाद से बचा जा सके। एमबीपीटी द्वारा प्रेषित प्रस्तावित प्रशुल्क अनुसूची में, निम्नलिखित कमियां देखी गई हैं:-	संशोधित प्रस्ताव तैयार करने में टीएमपी के सुझाव पर विचार किया गया है।
(क)	दरमानों में प्रयुक्त शब्दावलियों की परिभाषाएं प्रस्तावित नहीं की गई हैं।	
(ख)	बर्थ किराया की वसूली के संदर्भ में शर्त प्रस्तावित नहीं की गई है।	
(ग)	वे सेवाएं जो प्रस्तावित प्रहस्तन प्रमारों के अधीन शामिल की जाएंगी उन्हें सूचीबद्ध नहीं किया गया है।	
(घ)	“विविध प्रमारों” के लिए दर प्रस्तावित नहीं की गई है।	
(ङ)	विविध प्रमारों की वसूली कवर की गई सेवाएं सूचीबद्ध नहीं की गई हैं।	
(च)	मुद्रास्फूर्ति से प्रशुल्क सीमाओं के सूचकांकन के संबंध में एक सामान्य टिप्पणी प्रशुल्क अनुसूची में पल्लन द्वारा प्रस्तावित नहीं की गई है।	
	एमबीपीटी उपर्युक्त कमियों तथा अन्य बिन्दुओं, यदि कोई हों, को भी देखे और सम्पूर्ण प्रशुल्क अनुसूची प्रस्तावित करे।	
(ii)	कार्गो प्रहस्तन प्रमारों और बर्थ किराया प्रमारों के लिए दर डॉलर रूप में निर्धारित की गई दिखाई दी हैं। इस संबंध में, एमबीपीटी ध्यान दे कि इस प्राधिकरण द्वारा अन्य अपफ्रंट/संदर्भ प्रशुल्क मामलों में पहले ही निर्णय दिया गया है कि डॉलर मूल्यवर्गित अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारित करना उचित नहीं होगा जिसकी वैधता 30 वर्ष है। प्रथमतः, विदेशी मुद्रा पर डब्ल्यूपीआई आधारित वृद्धि लागू करना गलत है। दूसरा, अगले 30 वर्षों में विदेशी मुद्रा भिन्नता का अनुमान नहीं लगाया जा सकता। किन्हीं असामान्य विभिन्नताओं के मामले में, उपयोक्ताओं अथवा प्रचालक को संयोग वहन करना होगा, जिसके आधार पर वृद्धि होगी। अतः यह प्राधिकरण रुपये मूल्यवर्ग में अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारित करता रहा है। अतः एमबीपीटी प्रस्तावित प्रमार केवल रुपए रूप में निर्धारित करे।	
(iii)	संयोगवश, चूंकि डॉलर मूल्यवर्गित प्रशुल्क निर्धारित नहीं किया जाएगा, भारतीय रुपयों में डॉलर मूल्यवर्गित प्रमारों की वसूली को शासित करने वाली शर्तें, एमबीपीटी द्वारा यथा प्रस्तावित, प्रासंगिक नहीं होंगी।	
7.	कार्यनिष्पादन मानक:	
	भविष्य में किसी विसंगति तथा विवाद से बचने के लिए विभिन्न कार्गो के लिए कार्यनिष्पादन मानकों को शासित करने वाली शर्तें भी प्रस्तावित करें।	कार्यनिष्पादन मानक केवल एलएनजी की उतराई के लिए ही निर्धारित किया जाएगा और यह 2300 टन/घंटा माना गया है। तत्पश्चात, एमबीपीटी ने अपने ईमेल दिनांक 11 दिसम्बर 2015 में पुष्टि की है कि प्रस्ताव में विनिर्दिष्ट किसी पोत के वापसी समय (30 घंटे) से संबंधित कार्यनिष्पादन मानक सही है।

6. संदर्भित मामले में संयुक्त सुनवाई 26 नवम्बर 2015 को मुम्बई में इस प्राधिकरण के कार्यालय में आयोजित की गई थी। एमबीपीटी ने अपने प्रस्ताव का संक्षिप्त पावर प्वाइंट प्रस्तुतीकरण दिया था। संयुक्त सुनवाई में, एमबीपीटी/उपयोक्ता संगठनों तथा भावी बोलीदाताओं ने अपने निवेदन प्रस्तुत किए थे।

7.1. जैसाकि पहले बताया गया है, एमबीपीटी ने हमारे द्वारा मांगी गई सूचना/स्पष्टीकरण भेजते समय अपना प्रस्ताव संशोधित किया था। इसलिए, संयुक्त सुनवाई में यथा सहमत, एमबीपीटी से हमारे पत्र दिनांक 30 नवम्बर 2015 द्वारा अनुरोध किया गया था कि अपना संशोधित प्रस्ताव सभी उपयोक्ताओं/भावी बोलीदाताओं को परिचालित करें। सभी संबद्ध उपयोक्ताओं/भावी बोलीदाताओं से भी हमारे पत्र दिनांक 30 नवम्बर 2015 द्वारा अनुरोध किया गया था कि एमबीपीटी के संशोधित प्रस्ताव पर एक सप्ताह के भीतर अपनी टिप्पणियां भेजें और उसकी प्रति इस प्राधिकरण को पृष्ठांकित करें। एमबीपीटी से उसके बाद उपयोक्ताओं/भावी बोलीदाताओं द्वारा किए गए निवेदनों पर 3 दिनों के भीतर प्रत्युत्तर देने का अनुरोध किया गया था।

7.2. इस संबंध में, एमबीपीटी ने अपने ईमेल दिनांक 11 दिसम्बर 2015 द्वारा बताया है कि, उसने संशोधित प्रस्ताव 01 दिसम्बर, 2015 को भावी बोलीदाताओं को परिचालित कर दिया था और अपनी टिप्पणियां 4 दिसम्बर 2015 तक भेजने का अनुरोध किया गया था। एमबीपीटी ने यह भी बताया है कि उन्हें बोलीदाताओं से कोई टिप्पणियां प्राप्त नहीं हुई थी और उन्होंने यह मान लिया कि संशोधित प्रस्ताव के संबंध में बोलीदाताओं के कोई प्रश्न नहीं हैं।

8.1. जैसाकि पहले बताया गया है, एमबीपीटी ने हमारे द्वारा मांगी गई सूचना/स्पष्टीकरण अपने पत्र दिनांक 01 दिसम्बर, 2015 द्वारा भेजते समय अपना प्रस्ताव संशोधित किया था। नवम्बर 2015 के प्रारंभिक प्रस्ताव के सापेक्ष दिसम्बर 2015 के संशोधित प्रस्ताव की तुलनात्मक स्थिति नीचे दी गई है:-

विवरण	प्रस्ताव दिनांक 09-11-2015	संशोधित प्रस्ताव दिनांक 01-12-2015
सर्वोत्तम क्षमता		
सर्वोत्तम घाट क्षमता		
एलएनजी की क्षमता की हिस्सेदारी (एस1)	70%	100%
एलएनजी की प्रहस्तन दर प्रति घंटा (टन प्रति घंटा) (पी1)	250	2300
बर्थ की सर्वोत्तम क्षमता (0.7 उपयोग * एस1 * पी1 * 365 दिन * 24 घंटे)	1533000	14103600
रिगैसिफिकेशन इकाई की सर्वोत्तम क्षमता		
औसत पार्सल आकार (मी.ट. में)	प्रारंभिक प्रस्ताव में गणना नहीं की गई थी।	65000
रिगैसिफाइड एलएनजी का एक पार्सल निकालने के लिए अपेक्षित दिनों की सं.		4.74
रिगैसिफाइड एलएनजी की निकासी मी.ट. प्रतिदिन में (ई)		13698.63
रिगैसिफाइड इकाई की सर्वोत्तम क्षमता (0.7 उपयोगिता * 365 दिन * ई)		3500000
सर्वोत्तम क्षमता (क और ख का निम्नतर) (मीट्रिक टनों में)		3500000
सर्वोत्तम क्षमता (मिलियन मीट्रिक टनों में)	1.53	3.50
पूँजी लागत		रु. करोड़ों में
कार्गो प्रहस्तन गतिविधि		
(i) सिविल लागत		
- पत्तन नियंत्रण भवन	ब्रेकअप नहीं भेजा गया है।	5.00
- पम्प हाऊस भवन		5.00
- पैदलपथ		4.00
- नेविगेशन सहायता		6.00
- विविध लागतें @ 5%		1.00
कुल	35.32	21.00
(ii) अभियांत्रिक/उपस्कर लागत		
- उपस्कर	ब्रेकअप नहीं भेजा गया है।	75.00
- अग्नि शमन सुविधाएं		25.00
- पाइपिंग (सामग्री आपूर्ति)		15.00
- पाइपिंग संस्थापन		15.00
- केबल और संस्थापन		8.00

		(रु. करोड़ों में)
- समर्थन और संस्थापन		12.00
- विविध लागतें @ 5%		7.50
जोड़	313.97	157.50
प्रहस्तन गतिविधि के लिए कुल पूंजी लागत (i + ii)	349.29	178.50
बर्थ किराया गतिविधि		
- उत्तराई प्लेटफार्म	ब्रेकअप नहीं भेजा गया है।	20.00
- मूरिंग डॉल्फिन्स		36.00
- ब्रेस्टिंग डॉल्फिन्स		64.00
- पोर्ट क्राफ्ट जेट्टी		5.00
- तट पहुंच सुविधा		25.00
- निकर्षण		202.00
- विविध लागतें @ 5%		17.60
कुल	469.73	369.60
बर्थ किराया गतिविधि के लिए कुल पूंजी लागत	469.73	369.60
कुल पूंजी लागत (क + ख)	819.03	548.10
कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के लिए प्रचालन लागत		
		(रु. करोड़ों में)
(क) ईंधन लागत	5.26	3.68
(ख) मरम्मत और अनुरक्षण		
- सिविल परिसंपत्तियां	0.00	0.21
- अभियांत्रिक एवं बिजली उपकरण पुर्जों सहित	6.28	3.15
(ग) बीमा	3.49	1.79
(घ) मूल्यहास	12.94	
- सिविल कार्य		0.70
- अभियांत्रिक कार्य	0	10.50
(ङ) लाइसेंस शुल्क (56000 वर्ग मी. * 150 प्रति वर्ग मी. प्रतिवर्ष)	0.84	0.84
(च) अन्य व्यय (परिसंपत्तियों के सकल मूल्य पर 1%)	3.49	1.79
कुल प्रचालन लागत	32.30	22.65
अनुमानित राजस्व अपेक्षा	-	
(क) कुल प्रचालन लागत	32.30	22.65
(ख) नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ @ 16%	55.89	28.56

(ग) कार्गो प्रहस्तन गतिविधि से कुल राजस्व अपेक्षा	88.19	51.21
राजस्व अपेक्षा का प्रभाजन		
(क) कार्गो प्रहस्तन प्रभार (एआरआर का 95%)	83.78	48.65
(ख) विविध प्रभार (एआरआर का 5%)	4.41	2.56
(घ) कार्गो प्रहस्तन गतिविधि से कुल राजस्व अपेक्षा	88.19	51.21
कार्गो प्रहस्तन प्रभार	-	
(क) कार्गो प्रहस्तन प्रभार		
- राजस्व अपेक्षा (राशि रु. में)	8378000000	486523975
- एलएनजी की सर्वोत्तम क्षमता	1530000	3500000
- प्रति टन दर	546.51	139.00
(ग) विविध प्रभार		
- राजस्व अपेक्षा (भा.रु. में)	44100000	25606525
- क्षमता (लाख टन प्रतिवर्ष)	1533000	3500000
- विविध प्रभार (रु. प्रति टन)	28.82	7.32
बर्थ किराया प्रभार	-	
राजस्व अपेक्षा		
(क) मरम्मत और अनुरक्षण प्रभार	4.70	1.58
(ख) मूल्यहास	0.00	5.25
(ग) बीमा	0.00	1.58
(घ) अन्य व्यय	0.00	1.58
(ङ) निकर्षण पर अनुरक्षण लागत	0.00	10.61
डप-जोड़ (i)	4.70	20.58
नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ @ 16%	75.16	59.14
बर्थिंग सेवाओं से कुल राजस्व अपेक्षा	79.85	79.72
बर्थ किराया प्रभार (प्रति जीआरटी प्रति घंटा)	520.87	4.16

8.2. एमबीपीटी द्वारा नवम्बर 2015 के अपने प्रारंभिक प्रस्ताव के सापेक्ष दिसम्बर, 2015 के संशोधित प्रस्ताव में प्रस्तावित दरों की तुलनात्मक स्थिति नीचे दी गई है:-

विवरण	(दर रु. में)	
	प्रस्ताव दिनांक 09-11-2015	संशोधित प्रस्ताव दिनांक 01-12-2015
कार्गो प्रहस्तन प्रभार (एलएनजी का प्रति टन)	546.51	139.00
बर्थ किराया प्रभार (प्रति जीआरटी प्रति घंटा)	अ.डा. 0.04472	4.16
विविध	4.41	7.32

9. इस मामले में परामर्श से संबंधित कार्यवाहियां इस प्राधिकरण के कार्यालय में अभिलेखों में उपलब्ध हैं। प्राप्त हुई टिप्पणियों तथा संबद्ध पक्षों द्वारा की गई टिप्पणियों का सार प्रासंगिक पक्षों को अलग से भेजा जाएगा। ये ब्योरे हमारी वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध करवाए जाएंगे।

10. मामले की कार्यवाही के दौरान एकत्र की गई समग्र सूचना के संदर्भ में, निम्नलिखित स्थिति प्रकट होती है:—

(i) (क) भारत के पश्चिमी तट में प्राकृतिक गैस की बढ़ती बाजार मांग को पूरा करने के लिए, मुम्बई पत्तन न्यास (एमबीपीटी) ने डिजाइन, निर्माण, वित्त, प्रचालन एवं हस्तांतरण (डीबीएफओटी) आधार पर मुम्बई हारबर में फ्लोटिंग स्टोरेज एवं रिगैसिफिकेशन यूनिट (एफएसआरयू) विकसित करने का निर्णय लिया है। एमबीपीटी द्वारा यथा परिकल्पित परियोजना के दायरे में एफएसआरयू में द्रवीकृत प्राकृतिक गैस (एलएनजी) का आयात और रिगैसिफिकेशन इकाई में गैस में एलएनजी के परिवर्तन के लिए एफएसआरयू से रिगैसिफिकेशन इकाई तक द्रवीकृत प्राकृतिक गैस (एलएनजी) का स्थानांतरण शामिल है और उसके बाद सबमरीन पाइपलाइन और गैस अथॉरिटी ऑफ इंडिया (गेल) के राष्ट्रीय पाइपलाइन ग्रिड के माध्यम से अंतिम उपयोक्ताओं को आपूर्ति की जाएगी। अन्य शब्दों में, एमबीपीटी की परियोजना में प्रचालन की दो अवस्थाएं शामिल हैं,

(i) बर्थ में एलएनजी का आयात और बर्थ से रिगैसिफिकेशन यूनिट में एलएनजी का स्थानांतरण।

(ii) रिगैसिफिकेशन यूनिट में गैस में एलएनजी का परिवर्तन और सबमरीन पाइपलाइन तथा गैस अथॉरिटी ऑफ इंडिया (गेल) के राष्ट्रीय पाइपलाइन ग्रिड के माध्यम से अंतिम उपयोक्ताओं को गैस का आपूर्ति की जाएगी।

(ख) तथापि, एमबीपीटी का प्रस्ताव संदर्भ प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसरण में एफएसआरयू यूनिट में एलएनजी कैरिअरों से आयात एलएनजी कार्गो की उतराई के लिए संदर्भ प्रशुल्क निर्धारित करने की सीमित सीमा के लिए है। इस संबंध में, यहां पर उल्लेख करना प्रासंगिक है कि धारा 42 के साथ पठित महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (एमपीटी अधिनियम) की धारा 48(1) इस प्राधिकरण को दरमान और उसके अधीन शर्तों का विवरण निर्धारित करने का अधिकार देती है, धारा 48(1) के अधीन विनिर्दिष्ट कोई सेवा बोर्ड अथवा धारा 42 अथवा पत्तन या पत्तन पहुंचमार्गों से संबंधित के अधीन प्राधिकृत किसी अन्य व्यक्ति द्वारा निष्पादित किया जाएगा। धारा 48(1) के अधीन विनिर्दिष्ट सेवाओं में पोतों से किसी बर्थ तक माल की उतराई, अन्य स्थानों के बीच, पत्त अथवा पत्तन पहुंचमार्गों की सीमाओं के भीतर। इसके अंतर्गत विनिर्दिष्ट सेवाओं में किसी ऐसे स्थान पर माल का भंडारण भी शामिल है।

परिकल्पित परियोजना में बर्थिंग ढांचे का निर्माण शामिल है और अन्य भूमिकाओं के बीच बीओटी प्रचालक की भूमिका एलएनजी कैरिअर प्राप्त करना है। बीओटी प्रचालक की सेवाओं में से एक कार्गो (एलएनजी) प्राप्त करना भी एमपीटी अधिनियम की धारा 42 में कवर होता है। बीओटी प्रचालक परियोजना में प्राप्त एलएनजी कार्गो भंडार भी करेगा। एमबीपीटी ने बताया है कि परियोजना का स्थान मुम्बई पत्तन सीमाओं के भीतर है। इस प्रकार, संदर्भित एमबीपीटी प्रस्ताव के संबंध में, इस प्राधिकरण से अपेक्षा की जाती है कि प्रचालन की प्रथम अवस्था से संबंधित प्रशुल्क निर्धारित करे अर्थात् बर्थ में एलएनजी का आयात और बर्थ से रिगैसिफिकेशन यूनिट तक एलएनजी का स्थानांतरण, सुविधा में एलएनजी कार्गो के भंडारण सहित, जोकि एमपीटी अधिनियम के प्रावधानों के अनुसार प्रशुल्क विनियमन के दायरे में आते हैं।

प्रचालन की दूसरी अवस्था (रिगैसिफिकेशन यूनिट में एलएनजी का गैस में परिवर्तन से संबंधित) एमपीटी अधिनियम की धारा 48 या धारा 42 में से किसी में भी शामिल नहीं है।

(ii) 2013 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 2.4 विनिर्दिष्ट करता है कि यदि महापत्तन न्यास के मददेनजर, उस महापत्तन न्यास अथवा किसी अन्य महापत्तन न्यास में 2008 दिशानिर्देशों के अधीन घटक विशेष के लिए प्रशुल्क निर्धारित किया जाता है, उस घटक के लिए प्रतिनिधि संदर्भ प्रशुल्क नहीं है तो महापत्तन विस्तृत एवं पर्याप्त औचित्य देते हुए परियोजना के लिए 2008 दिशानिर्देशों के अधीन संदर्भ प्रशुल्क निर्धारित करने के प्रस्ताव के साथ इस प्राधिकरण का रुख करने के लिए स्वतंत्र होगा। चूंकि किसी अन्य महापत्तन न्यास में एफएसआरयू में एलएनजी कार्गो की उतराई के लिए संदर्भ प्रशुल्क उपलब्ध नहीं है, इसलिए एमबीपीटी संदर्भ प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.4 में शामिल विनिर्दिष्ट के अनुसार 2008 अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देशों के आधार पर संदर्भ प्रशुल्क निर्धारित करने के लिए प्रस्ताव लेकर आया है। एमबीपीटी ने प्रस्तावित संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची तथा कार्यनिष्पादन मानक भेजे हैं।

(iii) इस परियोजना के अधीन प्रहस्तित किए जाने के लिए प्रस्तावित कार्गो केवल एलएनजी ही है, जैसाकि एमबीपीटी द्वारा पुष्टि की गई है। इस स्थिति के आधार पर, प्रहस्तन प्रभारों पर पहुंचने के लिए आधार रूप में द्रव टर्मिनल के लिए 2008 अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों पर एमबीपीटी द्वारा विचार किया दिखाई देता है। द्रव टर्मिनल के लिए 2008 अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों पर विचार करने के लिए एमबीपीटी द्वारा अंगीकृत दृष्टिकोण, एलएनजी के प्रहस्तन प्रभारों पर आधार रूप में पहुंचने के लिए, इस विश्लेषण में विचार किया गया है।

(iv) एमबीपीटी ने नवम्बर 2015 में प्रारंभिक तौर पर प्रस्ताव दाखिल किया था। तत्पश्चात, हमारे द्वारा मांगी गई अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण पर प्रतिसाद देते समय, एमबीपीटी ने अपने पत्र दिनांक 01 दिसम्बर 2015 द्वारा अपना प्रस्ताव संशोधित किया था। संदर्भित मामले की कार्यवाही के दौरान एमबीपीटी द्वारा प्रेषित सूचना/स्पष्टीकरण के साथ दिसम्बर 2015 का संशोधित प्रस्ताव इस विश्लेषण में सुविचारित किया गया है।

(v) सर्वोत्तम क्षमता:

(क) घाट क्षमता:

(i) नवम्बर, 2015 के अपने प्रारंभिक प्रस्ताव में, एमबीपीटी ने द्रव कार्गो टर्मिनल हेतु अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण दिशानिर्देशों के आधार पर, 100 प्रतिशत एलएनजी कार्गो के आधार पर तथा 70 प्रतिशत उपयोग पर 24 घंटे तथा 365 दिनों के लिए 250 टन/घंटा की दर से एलएनजी के मामले में प्रहस्तन दर पर विचार करते हुए, 1.53 मिलियन मी.ट. प्रतिवर्ष पर सुविधा की सर्वोत्तम क्षमता परिगणित की थी।

- (ii) तत्पश्चात्, एमबीपीटी ने दिसम्बर 2015 के अपने संशोधित प्रस्ताव में, इस आधार पर कि टीएमपी दिशानिर्देशों में यथा निर्धारित 250 टन प्रति घंटा की उतराई दर कम क्षमता के एलएनजी पोतों के संदर्भ में है तथा कि चूंकि उन्होंने उच्चतर क्षमता पोतों का प्रहस्तन परिकल्पित किया है, एमबीपीटी ने क्षमता के 70 प्रतिशत उपयोग पर 24 घंटे तथा 365 दिनों के लिए 2300 टन प्रति घंटा की दर से उतराई दर पर विचार करते हुए 14.103600 मिलियन मी.ट. की क्षमता परिकल्पित की दिखाई देती है।

(ख) रिगैसिफिकेशन यूनिट की क्षमता:

- (i) 65000 टन की दर से एलएनजी पोतों के औसत पार्सल आकार पर विचार करते हुए तथा 4.74 दिन की दर से रिगैसिफाइड गैस का एक पार्सल निकाने में लगने वाले समय पर विचार करते हुए, एमबीपीटी 3.50 मिलियन मीट्रिक टन प्रतिवर्ष अर्थात् $[(65000 / 4.74) * 365 * 70\%]$ की दर से 70 प्रतिशत उपयोग और 365 दिनों के लिए प्रचालन पर विचार करते हुए रिगैसिफिकेशन इकाई की सर्वोत्तम क्षमता पर पहुंचा है।
- (ii) 65000 टन का एलएनजी पोतों का औसत पार्सल आकार बाजार ब्योरों पर आधारित बताया गया है। रिगैसिफाइड एलएनजी का निकासी आउटपुट प्रतिदिन, जोकि 13698.63 टन (65000 / 4.74 दिन) परिगणित होता है, प्राथमिक अनुसंधान पर आधारित बताया गया है। रिगैसिफाइड एलएनजी के निकासी आउटपुट प्रतिदिन में एमबीपीटी की गणना में मामूली गणना त्रुटि सही की गई है। एमबीपीटी द्वारा यथा प्रेषित पोत के औसत पार्सल आकार तथा निकासी दर पर विश्वास किया गया है।
- (iii) उपर्युक्त मामूली संशोधन के आधार पर, रिगैसिफिकेशन यूनिट की सर्वोत्तम क्षमता एमबीपीटी द्वारा परिकल्पित 3500000 टन प्रतिवर्ष की बजाय 3503692 टन प्रतिवर्ष परिगणित किया गया है।

(ग) इस प्रकार, 3.50 मिलियन मीट्रिक टन प्रतिवर्ष, दो क्षमताओं अर्थात् 14.10 मिलियन मीट्रिक टन प्रतिवर्ष की घाट क्षमता और रिगैसिफिकेशन इकाई की क्षमता 3.50 मिलियन मीट्रिक टन प्रतिवर्ष में निम्नतर होते हुए, सुविधा की सर्वोत्तम क्षमता के रूप में सुविचारित किया गया है।

(घ) सर्वोत्तम क्षमता संदर्भ प्रशुल्क के निर्धारण में एक महत्वपूर्ण कारक है और यदि अब संदर्भ प्रशुल्क निर्धारित करने में सुविचारित पैरामीटरों में बाद में सुधार किया जाता है तो इससे प्रचालक को अनाशयित लाभ हो सकता है। संदर्भित मामले में, यह देखा जा सकता है कि दो क्षमताओं अर्थात् घाट क्षमता और रिगैसिफिकेशन इकाई की क्षमता में भारी अन्तर है। अन्य शब्दों में, तथापि, रिगैसिफिकेशन इकाई की क्षमता में सीमाकरण के मद्देनजर, सुविधा की सर्वोत्तम क्षमता रिगैसिफिकेशन इकाई की क्षमता तक एमबीपीटी द्वारा प्रतिबंधित किया गया है। ऐसे परिदृश्य में, यह संभावना है कि बाद में अधिक रिगैसिफिकेशन इकाईयों के विकास की स्थिति में, प्रचालक को अनाशयित लाभ हो सकता है। उपर्युक्त स्थिति के मद्देनजर, यह एमबीपीटी की जानकारी में लाया गया है कि प्रशुल्क अधिक रिगैसिफिकेशन इकाईयों के विकास की स्थिति में समीक्षाधीन है, जिससे रिगैसिफिकेशन इकाईयों की सर्वोत्तम क्षमता में वृद्धि हो सकती है। इस संबंध में, पत्तन को यह सलाह दी जाती है कि जारी किए जाने वाले बोली दस्तावेजों और सफल बोलीदाता के साथ हस्ताक्षरित किए जाने वाले बीओटी करार में इस बारे में उपर्युक्त खंड शामिल किया जाए। यह बताना प्रासंगिक है कि कांडला के पत्तन में तुना के निकट तेकरा के शुष्क बल्क टर्मिनल हेतु अप्रॉट प्रशुल्क के निर्धारण के मामले में और सिंगल प्वाइंट मूरिंग (एसपीएम) प्रचालनों तथा जनवरी 2011 में कांडला पत्तन न्यास में कच्छ की खाड़ी में सहयोगी सुविधाओं हेतु प्रशुल्क निर्धारित करते समय यही दृष्टिकोण अंगीकृत किया गया था।

(vi) पूंजी लागतें:

(क) परियोजना की कुल लागत रु. 548.10 करोड़ परिकल्पित की गई है। इसमें से, रु. 178.50 करोड़ कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के लिए है और शेष रु. 369.60 करोड़ बर्थिंग गतिविधि के लिए है।

(ख) कार्गो प्रहस्तन गतिविधि:

- (i) कार्गो प्रहस्तन गतिविधि से संबंधित पूंजी लागत रु. 178.50 करोड़ में से, पत्तन नियंत्रण भवन, पम्प हाऊस भवन, पैदलपथों और नेविगेशन सहायता तथा सिविल परिसंपत्तियों की लागत के 5 प्रतिशत पर विविध लागत को शामिल करते हुए सिविल परिसंपत्तियों की लागत रु. 21 करोड़ पर परिकल्पित की गई है।
- (ii) अप्रॉट प्रशुल्क दिशानिर्देश व्यापक तौर पर द्रव कार्गो टर्मिनल हेतु संलिप्त सिविल कार्य दर्शाते हैं और पत्तन से सिविल लागत का अनुमान लगाने की अपेक्षा करते हैं। सुविधा में चलाए जाने के लिए प्रस्तावित सिविल कार्यों की प्रकृति सामान्यतः द्रव कार्गो टर्मिनल हेतु दिशानिर्देशों में विनिर्दिष्ट सिविल कार्यों की मानक सूची का अनुपालन करता है।
- (iii) विशिष्ट अनुरोध के बावजूद, एमबीपीटी ने कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के अधीन सिविल पूंजी लागतों का अनुमान लगाने के लिए इसके द्वारा सुविचारित सिविल कार्य की प्रत्येक मद की मात्रा हेतु आधार नहीं भेजा है। किन्तु, एमबीपीटी द्वारा अपने प्रस्ताव में सुविचारित सिविल लागत साध्यता रिपोर्ट के अनुसार देखी गई है और विश्लेषण में विश्वास किया गया है।
- (iv) सुविचारित उपस्कर की लागत रु. 157.50 करोड़ में उपस्कर की लागत, अग्निशमन सुविधाएं, पाइपिंग (सामग्री आपूर्ति), पाइपिंग संस्थापन, केबल और संस्थापन, सहायता तथा संस्थापन और उपस्कर लागत के 5 प्रतिशत की दर से विविध लागतें शामिल हैं।
- (v) विशिष्ट अनुरोध के बावजूद, एमबीपीटी ने यह दर्शाने के लिए एलएनजी का प्रहस्तन करने के लिए सुविधा पर उपयोग किए जाने के लिए परिकल्पित प्रत्येक प्रकार के उपस्कर की संख्या को तर्कसंगत ठहराने के लिए गणनाओं के साथ

समर्थित कोई विश्लेषण नहीं भेजा है कि प्रत्येक प्रकार के उपस्कर की उत्पादकता दी गई है, विभिन्न उपस्कर की मात्रा प्रहस्तित किया जाने वाले अनुमानित एलएनजी की मात्रा के अनुरूप है। एमबीपीटी ने प्रत्येक उपस्कर की लागत के समर्थन में कोई दस्तावेजी साक्ष्य भी नहीं भेजा था। किन्तु एमबीपीटी द्वारा अपने प्रस्ताव में सुविचारित उपस्कर लागतें साध्यता रिपोर्ट के अनुसार देखे गए हैं और विश्लेषण में विश्वास किया गया है।

- (vi) सिविल पूंजी लागत और उपस्कर लागत के अधीन, जीसनपीटी ने अनुमानित सिविल लागत और उपस्कर लागत के 5 प्रतिशत की दर से विविध पूंजी लागत पर विचार किया था। इस संबंध में, यहां पर उल्लेख करना प्रासंगिक है कि 2008 के अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देश अनुमानित सिविल तथा उपस्कर के जोड़ के 5 प्रतिशत की दर से विविध पूंजी लागत का अनुमान लगाना विनिर्दिष्ट करता है। एमबीपीटी ने पूंजी लागत की तत्संबंधित श्रेणी के अधीन विविध लागत पर अलग से विचार किया है।

(ग) बर्थिंग गतिविधि:

- (i) एमबीपीटी ने बर्थिंग गतिविधि से संबंधित पूंजी लागतों रु. 369.60 करोड़ का अनुमान लगाया है। यह अनुमानित लागत 5 प्रतिशत की दर से उतराई प्लेटफार्म, मूरिंग डोलिफन्स, ब्रेस्टिंग डॉलिफन्स, पोर्ट क्राफ्ट जेट्टी, तट अप्रोच सुविधा, निकर्षण एवं विविध लागत से संबंधित है।
- (ii) विशिष्ट अनुरोध के बावजूद, एमबीपीटी ने बर्थिंग गतिविधि के अधीन निकर्षण की लागत सहित सिविल पूंजी लागतों का अनुमान लगाने के लिए इसके द्वारा सुविचारित सिविल कार्य की प्रत्येक मद की मात्रा के लिए आधार नहीं भेजा है। किन्तु, एमबीपीटी द्वारा अपने प्रस्ताव में सुविचारित सिविल लागतें साध्यता रिपोर्ट के अनुसार देखी गई हैं और इसलिए विश्लेषण में जवाब दिया गया है।
- (iii) एमबीपीटी ने बर्थिंग गतिविधि से संबंधित अनुमानित पूंजी लागत के 5 प्रतिशत की दर से विविध पूंजी लागत पर विचार किया है। हालांकि 2008 के अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण दिशानिर्देश प्रहस्तन गतिविधि के मामले में अनुमानित सिविल लागत के जोड़ के 5 प्रतिशत की लागत से विविध पूंजी लागत का अनुमानन विनिर्दिष्ट करता है, परन्तु दिशानिर्देश बर्थिंग सेवा के अधीन विविध पूंजी लागत के अनुमानन के लिए विशेष रूप से उपलब्ध नहीं करवाते हैं। यह उल्लेखनीय है कि विभिन्न महापत्तन न्यासों में विभिन्न परियोजनाओं के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क के निर्धारण से संबंधित कई मामलों में, 5 प्रतिशत विविध पूंजी लागत बर्थिंग सेवा के अधीन आकस्मिकताओं की पूर्ति के लिए विचार किया गया है। विभिन्न मामलों में सुविचारित स्थिति के मद्देनजर, बर्थ की पूंजी लागत के 5 प्रतिशत की दर से बर्थिंग गतिविधि के अधीन विविध पूंजी लागत को ध्यान में रखा गया है, जैसाकि पत्तन द्वारा प्रस्ताव किया गया है।

(vii) नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार अनुमानित पूंजी लागत के 16 प्रतिशत पर परिकलित किया गया है।

(viii) प्रचालन लागत:

(क) कार्गो प्रहस्तन गतिविधि:

(i) ईंधन लागत:

- (क) ईंधन लागत रु. 36000 प्रति टन ईंधन की दर से 256 दिनों के लिए 4 टन ईंधन प्रतिदिन के उपभोग पर विचार करते हुए एमबीपीटी द्वारा ईंधन लागत का अनुमान लगाया गया है।
- (ख) एमबीपीटी ने बताया है कि जब एफएसआरयू प्रतिदिन (रिगैसिफिकेशन सहित) के सम्पूर्ण प्रचालन के लिए 40 टन ईंधन की आवश्यकता होगी, 40 टन का 10 प्रतिशत अर्थात् 4 टन ईंधन इसके द्वारा एफएसआरयू में एलएनजी की उतराई से संबंधित प्रचालन के लिए विचार किया गया है। 4 टन हाइ स्पीड डीजल (एचएसडी) के उपभोग का अनुमान बाजार में सेकंडरी माध्यमों के माध्यम से विचारणीय अनुसंधान पर आधारित बताया गया है और अन्य एफएसआरयू पर प्रचालन आंकड़ों पर आधारित है। एमबीपीटी द्वारा यथा प्रतिवेदित स्थिति पर विश्वास किया गया है।
- (ग) दिया गया है कि ईंधन एफएसआरयू में एलएनजी की उतराई से संबंधित प्रचालन के लिए उपयोग किए जाने हेतु परिकल्पित किया गया है, एमबीपीटी ने बाद में बताया कि 4 टन प्रतिदिन की ईंधन लागत केवल बर्थ प्रचालन दिवसों के लिए सुविचारित की गई है। चूंकि बर्थ में प्रचालन लगभग 63.41 दिन अर्थात् $[3.5 \text{ एमएमटीपीए}/(2300 \text{ टन प्रति घंटा} \times 24 \text{ घंटे})]$ होगी, इसलिए ईंधन लागत 63.41 दिनों के मामले में सुविचारित की गई है, जैसाकि एमबीपीटी द्वारा अनुरोध किया गया है।
- (घ) जब रु. 36000/- प्रति टन की ईंधन लागत के समर्थन में दस्तावेजी साक्ष्य भेजने का अनुरोध किया गया था तो एमबीपीटी ने एक दस्तावेज प्रेषित किया था जो एचएसडी की प्रति टन लागत रु. 63102.46 दर्शाता है। हमारे विश्लेषण में इसी पर विचार किया गया है।

(ii) बिजली लागत:

एमबीपीटी के अनुसार, सुविधा के लिए अपेक्षित बिजली परियोजना स्थल में संस्थापित किए जाने वाले डीजी सैट और द्रवीकरण एवं भंडारण के लिए एलएनजी पोत को वापिस आने वाले बॉयल-ऑफ-गैस (बीओजी) के माध्यम से सृजित की जाएगी और इसलिए, एमबीपीटी ने अपने प्रस्ताव में किसी बिजली लागत को लेखा में नहीं लिया गया है।

- (iii) मरम्मत और अनुरक्षण लागत सिविल परिसंपत्तियों के 1 प्रतिशत और उपस्कर लागतों के 2 प्रतिशत की दर से एमबीपीटी द्वारा अनुमान लगाया गया है। यह दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार देखा गया है और इसलिए स्वीकार किया गया है।
- (iv) बीमा लागत और प्रत्येक अन्य व्यय सकल अचल परिसंपत्तियों के 1 प्रतिशत पर एमबीपीटी द्वारा अनुमानित किए गए हैं। इसे दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार भी देखा गया है और इसलिए स्वीकार किया गया है।
- (v) एमबीपीटी द्वारा सिविल लागत पर 3.34 प्रतिशत और उपस्कर लागत पर 6.67 प्रतिशत की दर से मूल्यहास परिकलित किया गया है। सिविल लागत और उपस्कर लागत पर मूल्यहास की दर कम्पनी अधिनियम, 2013 में निर्धारित मूल्यहास की दरों के अनुसार क्रमशः 3.17 प्रतिशत और 6.33 प्रतिशत पर सुविचारित किया गया है।
- (vi) रु. 150/- प्रति वर्ग मीटर प्रतिवर्ष की दर से 56000 वर्ग मीटर क्षेत्र के लिए एमबीपीटी द्वारा लाइसेंस शुल्क परिकलित किया गया है। रु. 150/- प्रति वर्ग मी. की दर से लाइसेंस शुल्क की दर एमबीपीटी में ऑफ-शोर कंटेनर टर्मिनल (ओसीटी) परियोजना हेतु अनुमोदित दर पर आधारित बताई गई है। इस स्थिति पर विश्वास किया गया है।

(ख) बर्थिंग गतिविधि:

दिशानिर्देश बर्थिंग सेवा हेतु प्रचालन लागत बर्थ लागत के 1 प्रतिशत की दर से अनुमानित किए जाने की अपेक्षा करता है। प्रचालन लागत के अलावा, एमबीपीटी ने बर्थिंग सेवा की प्रचालन लागत का अनुमान लगाने के समय बीमा, मूल्यहास, अन्य व्यय एवं अनुरक्षण निकर्षण पर विचार किया है।

हालांकि दिशानिर्देश बर्थ लागत के 1 प्रतिशत की दर से प्रचालन लागत सीमित करते हैं, परन्तु परिसंपत्ति पर्याप्त बीमा कवरेज की अपेक्षा करती है तथा तथ्य कि परिसंपत्ति का मूल्य टूट-फूट की वजह से मूल्यहास किया जाएगा और इससे इंकार नहीं किया जा सकता। अन्य महापत्तन न्यासों में अपफ्रंट बर्थ किराया निर्धारित करते समय, इस स्थिति को स्वीकार किया गया था और बीमा तथा मूल्यहास बर्थिंग सेवा से वार्षिक राजस्व अपेक्षा का निर्धारण करने पर विचार किया गया था।

उपर्युक्त स्पष्ट स्थिति के मद्देनजर, 1 प्रतिशत की दर से बीमा लागत और 3.17 प्रतिशत की दर से मूल्यहास लागत बर्थ किराया सेवा से राजस्व अपेक्षा के निर्धारण हेतु प्रचालन लागत का अनुमान लगाने के समय भी इस मामले में सुविचारित किए गए हैं। तथापि, एमबीपीटी द्वारा सुविचारित 'अन्य व्यय' के लिए लागत हमारे विश्लेषण में सुविचारित नहीं किया गया है। दिशानिर्देशों में अन्य व्ययों पर विचार करने का कोई प्रावधान नहीं है। इसके अलावा, दिया गया है कि निकर्षण की पूंजी लागत पर अनुरक्षण लागत को हमारे द्वारा लेखा में लिया गया है, अनुरक्षण निकर्षण का पृथक घटक बर्थिंग गतिविधि के अधीन लागत रूप में सुविचारित नहीं किया गया है। समग्र तौर पर, एमबीपीटी द्वारा परिकलित राशि और हमारे द्वारा परिकलित राशि के बीच केवल रु. 1.47 करोड़ का ही अन्तर है।

- (ix) एमबीपीटी द्वारा प्रस्तुत किए गए संदर्भ प्रशुल्क के निर्धारण हेतु विवरण उपर्युक्त विश्लेषण में संशोधित किया गया है। संशोधित विवरण की प्रति **अनुबंध-I** रूप में संलग्न की गई है।

(क) कार्गो प्रहस्तन गतिविधि:

- (i) कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के लिए वार्षिक राजस्व अपेक्षा जोकि नियोजित पूंजी पर प्रचालन लागत तथा प्रतिलाभ का जोड़ एमबीपीटी द्वारा यथा अनुमानित रु. 51.27 करोड़ की वार्षिक राजस्व अपेक्षा के स्थान पर रु. 48.57 करोड़ परिगणित होता है।
- (ii) एमबीपीटी ने कुल राजस्व अपेक्षा का 90 प्रतिशत प्रहस्तन प्रभारों तथा 5 प्रतिशत विविध प्रभार के लिए प्रभाजित किया गया है, जैसाकि लिक्विड ब्लक टर्मिनल हेतु अपफ्रंट दिशानिर्देशों में विनिर्दिष्ट किया गया है।
- (iii) कार्गो प्रहस्तन गतिविधि और सर्वोत्तम क्षमता से संबंधित अनुमानित वार्षिक राजस्व अपेक्षा पर विचार करते हुए, एलएनजी कार्गो के मामले में प्रति टन प्रहस्तन दर एमबीपीटी द्वारा प्रस्तावित रु. 139/- प्रति टन के स्थान पर रु. 131.68 प्रति टन परिगणित होता है।
- (iv) इस स्थिति के आधार पर कि एफएसआरयू सुविधा केवल आयातित एलएनजी प्राप्त करेगी और कि कोई तटीय आवागमन नहीं होगा, एलएनजी कार्गो का सम्पूर्ण 100 प्रतिशत एवं पोतों की सं. विदेशी प्रकृति रूप में सुविचारित किए गए हैं। विश्लेषण में इस स्थिति पर विश्वास किया गया है। तथापि, निर्धारण के लिए, एलएनजी प्रहस्तन हेतु तटीय दर सरकारी नीति के अनुसार कार्गो संबंधित प्रभारों के 60 प्रतिशत पर निर्धारित की गई है।
- (v) प्रहस्तन गतिविधि और कुल सर्वोत्तम क्षमता से संबंधित कुल राजस्व अपेक्षा के 5 प्रतिशत पर विचार करते हुए, विविध लेवी रु. 6.93 प्रति टन परिगणित होती है। विविध लेवी घाट की सफाई, फ्लो मीटरिंग, प्रदूषण नियंत्रण आदि रूप में विविध सेवाएं कवर करने के लिए देखा गया है।

(ख) बर्थिंग गतिविधि:

पहले स्पष्ट किए गए विश्लेषण के आधार पर, बर्थिंग सेवा से राजस्व अपेक्षा एमबीपीटी द्वारा यथा अनुमानित रु. 79.72 करोड़ के स्थान पर रु. 78.24 करोड़ परिगणित होता है। एमबीपीटी ने रु. 4.16 प्रति जीआरटी प्रति घंटा अथवा उसका भाग की दर से विदेशगामी पोत हेतु बर्थ किराये का प्रस्ताव किया है।

55200 टन प्रतिदिन (2300 टन x 24 घंटे) के जलयान दिवस आउटपुट, सर्वोत्तम क्षमता और पोतों के पार्सल आकार पर विचार करते हुए, एमबीपीटी बर्थ दिवसों की संख्या पर पहुंचा है। उसके बाद, 24 घंटे प्रतिदिन के कारक पर विचार करते हुए, एमबीपीटी

बर्थ घंटों की संख्या पर पहुंचा है। उसके बाद, पोटों के जीआरटी पर विचार करते हुए, एमबीपीटी कुल जीआरटी घंटों पर पहुंचा है। इस प्रकार, बर्थिंग गतिविधि से वार्षिक राजस्व अपेक्षा और कुल जीआरटी घंटों को लेखा में लेते हुए, एमबीपीटी रु. 4.16 प्रति जीआरटी प्रति घंटा के बर्थ किराया प्रभार पर पहुंचा है। बर्थ किराया प्रभारों पर पहुंचने के लिए एमबीपीटी द्वारा अंगीकृत दृष्टिकोण अन्य संदर्भ प्रशुल्क मामलों के निर्धारण में अंगीकृत दृष्टिकोण के अनुसार है। तथापि, सर्वोत्तम क्षमता में मामूली बदलाव (जैसाकि पहले चर्चा की गई है) पत्तन द्वारा यथा प्रस्तावित रु. 4.16 प्रति जीआरटी प्रति घंटा के बजाय रु. 4.076 प्रति जीआरटी प्रति घंटा का बर्थ किराया प्रभार होगा।

इस प्राधिकरण द्वारा पहले ही निर्णय लिया गया है कि बर्थ किराया प्रभार अनुमोदित करने के लिए अन्य महापत्तन न्यासों में अपफ्रंट/संदर्भ बर्थ किराये को केवल रूपए रूप में ही अंतिम रूप दिया जाएगा। रूपया मूल्यवर्गित बर्थ किराये हेतु एमबीपीटी का प्रस्ताव अन्य अपफ्रंट/संदर्भ प्रशुल्क मामलों में इस प्राधिकरण द्वारा लिए गए निर्णयानुसार है।

- (x) प्रस्तावित संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची में, एमबीपीटी ने “विदेशी पोट” तथा “प्रति दिन” जैसी सामान्य शब्दावलियों के लिए परिभाषाओं का प्रस्ताव किया है। ये परिभाषाएँ अन्य महापत्तन न्यासों तथा निजी टर्मिनलों के संदर्भ प्रशुल्क मामलों और दरमानों में तत्संबंधी शब्दावलियों हेतु निर्धारित परिभाषाओं के अनुसार पाए गए हैं। एमबीपीटी ने एफएसआरयू को भी ‘फ्लोटिंग स्टोरेज एवं रिगैसिफिकेशन यूनिट’ रूप में परिभाषित किया गया है।
- (xi) पोट परिवहन मंत्रालय (एमओएस) में भारत सरकार ने अपने पत्र सं. पीटी-11035/51/2014-पीटी दिनांक 11 नवम्बर 2014 के कवर में पत्र सं. पीटी-11035/51/2014-पीटी दिनांक 4 सितम्बर 2014 द्वारा जारी महापत्तन में तटीय पोटों की वरीयता बर्थिंग पर दिशानिर्देशों की प्रति इस प्राधिकरण को अग्रेषित की थी। तदनुसार, इस प्राधिकरण ने अपने आदेश सं. टीएमपी/52/2014-सामान्य दिनांक 28 नवम्बर 2014 द्वारा, सभी महापत्तन न्यासों के मौजूदा दरमान में निर्धारित ‘तटीय पोट’ की परिभाषा को बदलना अनुमोदित किया है जोकि निम्नवत् है:
- “तटीय पोट”** अर्थात् नौवहन महानिदेशक/सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी वैध तटीय लाइसेंस वाला भारत में किसी पत्तन अथवा स्थान को भारत में किसी पत्तन अथवा स्थान से भारत में किसी अन्य पत्तन अथवा स्थान के बीच व्यापार में विशेष रूप से लगाया गया कोई पोट होगा।
- एमबीपीटी द्वारा यथा प्रस्तावित तटीय पोट की परिभाषा भी ‘तटीय पोट’ की उपर्युक्त परिभाषा के अनुसार है।
- (xii) प्रस्तावित संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची में, ‘परिभाषाएँ’ के शीर्षक के अधीन, एमबीपीटी ने इस टिप्पणी का प्रस्ताव किया है कि एक दिन विलंबशुल्क प्रभारों के प्रयोजन हेतु 0800 घंटे से 0800 घंटे अथवा उसका भार तक केलेंडर दिवस रूप में गिनती किया जाएगा। इस टिप्पणी को एमबीपीटी के मौजूदा दरमान में प्रचलित परिभाषा के अनुसार ‘दिन का अर्थ होगा एक दिन के 0800 बजे से शुरू करके अगले दिन के 0800 बजे समाप्त होगा’।
- (xiii) एमबीपीटी ने विदेशगामी पोट अथवा तटीय पोट के रूप में पोट के वर्गीकरण हेतु मानदंड निर्धारित करने वाली सामान्य शर्तों का प्रस्ताव किया है। ये प्रस्तावित शर्तें आदेश सं. टीएमपी/53/2015-बीओसीपीटी दिनांक 26 नवम्बर 2015 द्वारा किए गए संशोधनों के अनुसार संशोधित की गई हैं, जिनमें सभी महापत्तन न्यासों को निदेश दिया गया है कि संशोधित प्रावधानों को उपयुक्ततः शामिल करते हुए अपने मौजूदा दरमान संशोधित करें।
- (xiv) एमबीपीटी ने कुछ सामान्य शर्तों जैसे विलंबित भुगतानों/वापसियों पर ब्याज की वसूली को शासित करने वाली शर्तें, बिलों का पूर्णांकन, टर्मिनल प्रचालक पर आरोग्य उपयुक्त स्तर से परे विलंब हेतु प्रभारों की वसूली नहीं करना, भार का पूर्णांकन, रु. 100/- से कम राशि वाले वापसी दावों पर कार्यवाही नहीं करना, का प्रस्ताव किया है जोकि विभिन्न महापत्तन न्यासों की अपफ्रंट प्रशुल्क अनुसूची में निर्धारित सामान्य शर्तों के अनुसार पाए गए हैं।
- (xv) अधिकतम दरों से निम्नतर प्रभारों की वसूली के लिए टर्मिनल प्रचालक को उपलब्ध करवाए गए अधिकार को शासित करने वाली शर्तें और 60 प्रतिशत रियायती प्रशुल्क निर्धारित करने वाली शर्तें, जिन्हें एमबीपीटी द्वारा प्रस्तावित नहीं किया गया है, भी संदर्भ प्रशुल्क अनुसूच में निर्धारित की गई हैं।
- (xvi) बर्थ किराया अनुसूची में, सामान्य शर्तें जैसे पोट द्वारा बर्थ अभिग्रहण किए जाने के समय से गणना किए जाने वाले बर्थ किराये की अवधि, बर्थ में प्रदत्त सेवाओं हेतु प्रभारों सहित बर्थ किराया, जैसे बर्थ का अभिग्रहण, कूड़ा हटाना, बर्थों की सफाई, फायर वॉच आदि, और उस अवधि के लिए बर्थ किराया वसूल नहीं किया जाएगा जब पोट टर्मिनल प्रचालक के उपस्कर की खराबी अथवा बिजली अथवा टर्मिनल प्रचालक पर आरोग्य किन्हीं अन्य कारणों से, पक्षीय ज्वारभाटा परिस्थितियों के लिए जलयान के प्रतीक्षा समय का अतिरिक्त होना, खराब मौसम, तथा बर्थ किराये की समाप्ति के लिए निर्धारित 4 घंटों की समय सीमा में रात्रि नेविगेशन की कमी की वजह से, गलत सिग्नल के लिए एक दिन (24 घंटे) के बर्थ किराया प्रभार के समकक्ष दंडात्मक बर्थ किराया, “गलत सिग्नल” हेतु परिभाषा पत्तन के दरमानों और अन्य अपफ्रंट/संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची में भी निर्धारित शर्तों के अनुसार देखे गए हैं।
- (xvii) एमबीपीटी ने कार्गो प्रहस्तन प्रभारों की अनुसूची के अधीन प्रावधान प्रस्तावित किया है कि निर्धारित प्रहस्तन प्रभार (i) पोट से एफएसआरयू भंडारण टैंकों में कार्गो की उतराई और (ii) लदाई/उतराई उपस्कर का उपयोग हेतु समेकित प्रभार है। एमबीपीटी ने यह भी बताया है कि समेकित प्रभार में घाटशुल्क और लेबर की आपूर्ति, जहां कहीं आवश्यक हो, शामिल है। प्रस्तावित टिप्पणी अनुमोदित की गई है।
- (xviii) विविध प्रभार अनुसूची के अधीन, यह टिप्पणी निर्धारित की गई है कि विविध प्रभार घाट सफाई, फ्लो मीटरिंग, प्रदूषण नियंत्रण आदि जैसे सभी विविध सेवाओं के प्रावधान के लिए समेकित प्रभार है। प्रस्तावित टिप्पणी अनुमोदित की गई है।
- (xix) 2008 के अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.8 के अनुसार, प्रशुल्क सीमाएं मुद्रास्फीति से सूचकांकित की जाएंगी परन्तु 1 जनवरी 2008 और प्रासंगिक वर्ष के 1 जनवरी के बीच आने वाले थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) में भिन्नता के 60 प्रतिशत की सीमा तक ही सीमित होंगी। प्रशुल्क सीमाओं का ऐसा स्वतः समायोजन प्रत्येक वर्ष किया जाएगा और समायोजित प्रशुल्क सीमाएं प्रासंगिक वर्ष के 1 अप्रैल से आगामी वर्ष के 31 मार्च तक प्रभावी होगा। मौजूदा मामले में, चूंकि संदर्भ प्रशुल्क गणना में सुविचारित पूंजी लागत और प्रचालन लागत की इकाई दर का

अनुमान वर्ष 2015 के अनुसार है, यह उपयुक्त पाया गया है और 1 जनवरी 2015 के अनुसार प्रत्येक वर्ष स्वतः समायोजन हेतु सुविचारित किया जाने वाला आधार डब्ल्यूपीआई निर्धारित करने के लिए प्रासंगिक है।

- (xx) 2013 के संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 2.2 इस प्राधिकरण से अपेक्षा करता है कि कार्यनिष्पादन मानकों के साथ संदर्भ प्रशुल्क निर्धारित करे। हालांकि 2013 के संशोधित दिशानिर्देश इस प्राधिकरण से अपेक्षा नहीं करते हैं कि वह पत्तन द्वारा प्रस्तावित कार्यनिष्पादन मानकों में जाए यह अनुमान लगाना अनुचित नहीं होगा कि पत्तन उचित तथा अर्जितयोग्य कार्यनिष्पादन मानक प्रस्तावित करेगा।

एमबीपीटी ने एफएसआरयू में रिगैसिफिकेशन के लिए आयात एलएनजी कार्गो के प्रहस्तन हेतु कार्यनिष्पादन मानक प्रस्तावित किया है। एमबीपीटी ने बताया है कि सकल बर्थ आउटपुट 2300 मी.ट./घंटा होगा और पोतों के लिए वापिसी समय 30 घंटे होगा।

2300 मी.ट./घंटा की दर से सकल बर्थ आउटपुट का निर्धारण सर्वोत्तम क्षमता गणना में सुविचारित जलयान दिवस आउटपुट के अनुसार देखा गया है और इसलिए एक कार्यनिष्पादन मानक के रूप में निर्धारित किया गया है। पोतों के लिए वापिसी समय 30 घंटे भी दूसरे कार्यनिष्पादन मानक रूप में निर्धारित करें।

स्वीकार करते हुए कि 2013 के संशोधित दिशानिर्देशों का खंड 2.2 इस प्राधिकरण से कार्यनिष्पादन मानक अधिसूचित करने की अपेक्षा करता है, एमबीपीटी द्वारा यथा प्रस्तावित कार्यनिष्पादन मानक, संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची के साथ अधिसूचित किया गया है।

- 11.1. उपर्युक्त के अधीन, संदर्भ प्रशुल्क को शासित करने वाली शर्तों के साथ संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची संशोधित की गई है।

- 11.2. संशोधित संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची **अनुबंध-II** रूप में संलग्न की गई है और एमबीपीटी द्वारा यथा प्रस्तावित कार्यनिष्पादन मानक **अनुबंध-III** रूप में संलग्न किया गया है।

- 11.3. परिणामस्वरूप, और उपर्युक्त कारणों से तथा समग्र विचार-विमर्श के आधार पर, यह प्राधिकरण संशोधित संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची अनुमोदित करता है तथा कार्यनिष्पादन मानकों के साथ अधिसूचित करता है।

- 11.4. संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देश 2013 के खंड 2.5 के अनुसार, इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित संदर्भ प्रशुल्क और कार्यनिष्पादन मानक बोली दस्तावेज में तथा बाद में पीपीपी परियोजनाओं के मामले में रियायत करार में उल्लिखित किए जाएंगे। तदनुसार, एमबीपीटी को सलाह दी जाती है कि पत्तन द्वारा यथा सहमत पीपीपी परियोजनाओं के मामले में बोली दस्तावेज तथा बाद में रियायत करार में संदर्भ प्रशुल्क और कार्यनिष्पादन मानक शामिल करें।

- 12.1. वाणिज्यिक प्रचालन (सीओडी) की तारीख से उसी वित्तीय वर्ष के 31 मार्च तक, प्रशुल्क उस वर्ष के लिए प्रासंगिक सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क तक सीमित किया जाएगा जोकि अधिकतम सीमा होगी। 2013 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के पैरा 2.2 में यथा दिए गए सूचकांकन के आधार पर उपर्युक्त संदर्भ प्रशुल्क प्रत्येक वर्ष स्वतः ही संशोधित किया जाएगा जोकि सम्पूर्ण रियायत अवधि के लिए लागू होगा।

तथापि, पीपीपी प्रचालक आगामी वित्तीय वर्ष के 1 अप्रैल से कम से कम 90 दिनों पहले, प्रासंगिक वित्तीय वर्ष हेतु सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क से अधिक, प्रचालन के दूसरे वर्ष से आगे से कार्यनिष्पादन मानकों ("कार्यनिष्पादन संबंधित प्रशुल्क") के साथ प्रस्ताव का प्रस्ताव करने के लिए स्वतंत्र होगा। ऐसा कार्यनिष्पादन संबंधित प्रशुल्क उस प्रासंगिक वित्तीय वर्ष के लिए सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क से 15 प्रतिशत से अधिक नहीं होगा (और यह प्रशुल्क की अधिकतम सीमा होगी)। कार्यनिष्पादन संबंधित प्रशुल्क अगले वित्तीय वर्ष के प्रथम दिन से प्रभावी होगी तथा सम्पूर्ण वित्तीय वर्ष के लिए लागू रहेगा।

- 12.2. प्रचालन के प्रथम वर्ष में रियायत करार में यथा शामिल किए गए पिछले 12 महीनों अथवा प्रचालन के महीनों की वास्तविक संख्या, जैसी भी स्थिति हो, में कार्यनिष्पादन मानकों की उपलब्धि दर्शाते परियोजना के रियायत करार के अधीन नियुक्त स्वतंत्र अभियंता से प्रमाणपत्र के साथ प्रस्ताव इस प्राधिकरण को जमा किया जाएगा।

- 12.3. प्रस्ताव प्राप्त होने पर, यह प्राधिकरण 2013 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के पैरा 5 में यथा उल्लिखित कार्यनिष्पादन मानकों की उपलब्धि पर प्रस्ताव प्राप्ति के 7 दिनों के भीतर एमबीपीटी के विचार मांगेगा।

- 12.4. प्रचालक द्वारा पिछले 12 महीनों में रियायत करार में यथा शामिल कार्यनिष्पादन मानक अर्जित नहीं किए जाने की स्थिति में, यह प्राधिकरण आगामी वित्तीय वर्ष के लिए कार्यनिष्पादन संबंधित प्रशुल्क अधिसूचित करने हेतु प्रस्ताव पर विचार नहीं करेगा और प्रचालक आगामी वित्तीय वर्ष के लिए लागू सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क के लिए ही पात्र होगा।

- 12.5. एमबीपीटी के मतों पर विचार करने के बाद, यदि प्राधिकरण संतुष्ट होता है कि रियायत करार में यथा शामिल कार्यनिष्पादन मानक अर्जित किए गए हैं तो यह आगामी वित्तीय वर्ष के 1 अप्रैल से लागू किए जाने वाले कार्यनिष्पादन संबंधित प्रशुल्क 15 मार्च तक अधिसूचित करेगा।

- 12.6. कार्यनिष्पादन संबंधित प्रशुल्क हेतु प्रस्ताव पर विचार करते समय, यह प्राधिकरण कार्यनिष्पादन मानकों तथा प्रचालक द्वारा इसके अनुपालन को देखेगा। यह प्राधिकरण प्रचालक द्वारा कार्यनिष्पादन मानकों की उपलब्धि अथवा अन्यथा के आधार पर कार्यनिष्पादन संबंधित प्रशुल्क प्रस्ताव स्वीकार अथवा अस्वीकार करने का निर्णय लेगा। सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क और कार्यनिष्पादन संबंधित प्रशुल्क का निर्धारण 2013 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के साथ संलग्न परिशिष्ट में निर्दिष्ट उदाहरण का अनुसरण करेगा।

- 12.7. प्रचालन के तीसरे वर्ष से, पीपीपी प्रचालक से कार्यनिष्पादन संबंधित प्रशुल्क प्रस्ताव स्वतंत्र अभियंता द्वारा यथा प्रमाणित पिछले 12 महीनों की अवधि में कार्यनिष्पादन मानकों की उपलब्धि के अधीन इस प्राधिकरण द्वारा स्वतः ही अधिसूचित किया जाएगा। पीपीपी प्रचालक, तीसरे वर्ष से आगे से कार्यनिष्पादन संबंधित प्रशुल्क हेतु, स्वतंत्र अभियंता से उपलब्धि प्रमाणपत्र के साथ कार्यनिष्पादन संबंधित प्रशुल्क प्रस्ताव 1 मार्च तक जमा करेगा और यह प्राधिकरण आगामी वित्तीय वर्ष से लागू किए जाने वाले कार्यनिष्पादन संबंधित प्रशुल्क 20 मार्च तक अधिसूचित करेगा।

- 12.8. यदि कोई उपयोक्ता को इस प्राधिकरण द्वारा यथा अधिसूचित कार्यनिष्पादन मानकों के पीपीपी प्रचालकों द्वारा गैर-उपलब्धि के संबंध में कोई शिकायत हो तो वह इस प्राधिकरण को अभ्यावेदन दे सकता है, उसके बाद, अभ्यावेदन की जाँच-पड़ताल की जाएगी और अपने निष्कर्ष एमबीपीटी को दिए जाएंगे। एमबीपीटी तत्संबंधी रियायत करार के प्रावधानों के अनुसार निष्कर्षों पर आवश्यक कार्रवाई करने के लिए बाध्य होगा।

12.9. रियायत करार पर हस्ताक्षर होने के 15 (पंद्रह) दिनों के भीतर, संबद्ध प्रचालक रियायत करार इस प्राधिकरण को अग्रेषित करेगा जिसे वह अपनी वेबसाइट पर प्रकाशित करेगा।

12.10. पीपीपी प्रचालक इस प्राधिकरण को कार्गो यातायात, जलयान बर्थ दिवस आउटपुट, जलयानों का औसत वापसी समय, औसत पूर्व-बर्थिंग प्रतीक्षा समय एवं प्रत्येक बर्थ के लिए वसूल किए गए प्रशुल्क पर रिपोर्ट भेजेगा। तिमाही रिपोर्टें प्रत्येक तिमाही की समाप्ति से एक माह के भीतर पीपीपी प्रचालक द्वारा प्रस्तुत की जाएंगी। कोई अन्य सूचना जो इस प्राधिकरण द्वारा अपेक्षित होगी, वो भी उन्हें समय-समय पर भेजी जाएगी।

12.11. यह प्राधिकरण पीपीपी प्रचालक से प्राप्त सभी ऐसी सूचना अपनी वेबसाइट पर प्रकाशित करेगा। तथापि, यह प्राधिकरण वाणिज्यिक रूप से संवेदनशील कोई विशेष आंकड़े/सूचना प्रकाशित नहीं करने के बारे में किसी पीपीपी प्रचालक के अनुरोध पर विचार करेगा। ऐसे अनुरोधों के साथ प्रश्नाधीन आंकड़ों/सूचना की वाणिज्यिक संवेदनशीलता और प्रकाशित किए जाने पर उसके राजस्व/प्रचालन पर आशंकित प्रतिकूल प्रभाव के बारे में विस्तृत औचित्य दिया जाएगा। इस संबंध में प्राधिकरण का निर्णय अंतिम होगा।

टी. एस. बालसुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)

[विज्ञापन-III/4/असा./143/15/(369)]

अनुबंध - I

मुंबई पत्तन न्यास के मुंबई हारबर में फ्लोटिंग स्टोरेज रिगैसिफिकेशन यूनिट (एफएसआरयू) में रिगैसिफिकेशन हेतु आयात एलएनजी कार्गो के प्रहल हेतु संदर्भ प्रशुल्क गणना

र. करोड़ों में

क्र.सं.	विवरण	एम्बीपीटी द्वारा अपने संशोधित प्रस्ताव दिनांक 01-12-2015 द्वारा प्रेषित अनुमान	टीएएनपी द्वारा संशोधित अनुमान
I	सर्वोत्तम क्षमता		
क	सर्वोत्तम घाट क्षमता		
(क)	एलएनजी की क्षमता की हिस्सेदारी (एस1)	100%	100%
(ख)	एलएनजी प्रति घंटा की प्रहस्तन दर (पी1)	2300	2300
(ग)	बर्थ की सर्वोत्तम क्षमता (0.7 उपयोगिता * एस1 * पी1 * 365 दिन * 24 घंटे)	14103600	14103600
ख	रिगैसिफिकेशन यूनिट की सर्वोत्तम क्षमता		
(क)	औसत पार्सल आकार (मी.ट. में)	65000	65000
(ख)	रिगैसिफाइड एलएनजी के एक पार्सल को निकालने के लिए अपेक्षित दिनों की सं.	4.74	4.74
(ग)	रिगैसिफाइड एलएनजी की निकासी मी.ट. प्रतिदिन में (ड)	13698.63	13713.08
(घ)	रिगैसिफिकेशन यूनिट की सर्वोत्तम क्षमता (0.7 उपयोगिता * 365 दिन * ड)	3500000	3503692
ग	सर्वोत्तम क्षमता (क और ख का निम्नतर) (मीट्रिक टनों में)	3500000	3503692
	सर्वोत्तम क्षमता (मिलियन मीट्रिक टनों में)	3.50	3.50
II	पूँजी लागत		
क.	कार्गो प्रहस्तन गतिविधि		र. करोड़ों में
	(i). सिविल लागत		
	— पत्तन नियंत्रण भवन	5.00	5.00
	— पम्प हाऊस भवन	5.00	5.00
	— पैदलमार्ग	4.00	4.00
	— नेविगेशन सहायता	6.00	6.00
	— विविध लागत 5 प्रतिशत की दर से	1.00	1.00
	कुल	21.00	21.00
	(ii). अभियांत्रिक/उपकरण लागत		
	— उपकरण	75.00	75.00

	- अभिनशमन सुविधाएं	25.00	25.00
	- पादपिंग (सामग्री आपूर्ति)	15.00	15.00
	- पादपिंग संस्थापन	15.00	15.00
	- केबल और संस्थापन	8.00	8.00
	- सहयोग और संस्थापन	12.00	12.00
	- विविध लागतें 5 प्रतिशत की दर से	7.50	7.50
	कुल	157.50	157.50
	ग्रहस्तन गतिविधि के लिए कुल पूंजी लागत (i + ii)	178.50	178.50
ख.	बर्ध किराया गतिविधि		
	- उत्तराई प्लेटफार्म	20.00	20.00
	- मूरिंग डॉल्फिन	36.00	36.00
	- ब्रेस्टिंग डॉल्फिन्स	64.00	64.00
	- पत्तन क्राफ्ट जेट्टी	5.00	5.00
	- तट पहुंचमार्ग सुविधा	25.00	25.00
	- निकर्षण	202.00	202.00
	- विविध लागतें 5 प्रतिशत की दर से	17.60	17.60
	कुल	369.60	369.60
	बर्ध किराया गतिविधि के लिए कुल पूंजी लागत (i + ii)	369.60	369.60
	कुल पूंजी लागत (क+ख)	548.10	548.10
III	कार्गो ग्रहस्तन गतिविधि के लिए प्रचालन लागत		
	-	रु. करोड़ों में	
	(क). ईंधन लागत	3.68	1.60
	(एमबीपीटी - 4 टन/दिन * 256 दिन * रु. 36000 प्रति टन) (टीएएमपी - 4 टन/दिन * 63.41 दिन * रु. 63102.46 प्रति टन)		
	(ख). मरम्मत और अनुक्षण		
	- सिविल परिसंपत्तियां	0.21	0.21
	(एमबीपीटी - (सिविल कार्य पर 1%) (टीएएमपी - सिविल कार्य का 1%)		
	- पुर्जों सहित अभियांत्रिक तथा बिजली उपस्कर	3.15	3.15
	(एमबीपीटी - उपस्कर लागत पर 2%) (टीएएमपी - उपस्कर की लागत का 2%)		
	(ग). बीमा (सकल चल परिसंपत्तियों पर 1%)	1.79	1.79
	(घ). मूल्यहास		
	- सिविल कार्य	0.70	0.67
	(एमबीपीटी - सिविल परिसंपत्तियों पर 3.33%) (टीएएमपी - सिविल परिसंपत्तियों पर 3.17%)		
	- अभियांत्रिक कार्य	10.50	9.97
	(एमबीपीटी - अभियांत्रिक परिसंपत्तियों पर 6.67%) (टीएएमपी - अभियांत्रिक परिसंपत्तियों पर 6.33%)		
	(ङ). लडसेंस शुल्क (56000 वर्ग मी. * 150 प्रति वर्ग मी. प्रतिवर्ष)	0.84	0.84
	(च). अन्य व्यय (परिसंपत्तियों के सकल मूल्य पर 1%)	1.79	1.79
	कुल प्रचालन लागत	22.65	20.01

क्र.सं.	विवरण	एमबीपीटी द्वारा अपने संशोधित प्रस्ताव दिनांक 011-12-2015 द्वारा प्रेषित अनुमान	टीएएमपी द्वारा संशोधित अनुमान	
IV	कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के लिए अनुमानित राजस्व अपेक्षा और अपग्रंट प्रचुल्क			
क.	-			
(i).	अनुमानित राजस्व अपेक्षा			
	(क). कुल प्रचालन लागत	22.65	20.01	
	(ख). नियोजित पूंजी पर प्रतिलाल 16 प्रतिशत की दर से	28.56	28.56	
	(ग). कार्गो प्रहस्तन गतिविधि से कुल राजस्व अपेक्षा	51.21	48.57	
(ii).	राजस्व अपेक्षा का प्रभाजन			
	(क). कार्गो प्रहस्तन प्रभार (एआरआर का 95 प्रतिशत)	48.65	46.14	
	(ख) विविध प्रभार (एआरआर का 5 प्रतिशत)	2.56	2.43	
	(ग). कार्गो प्रहस्तन गतिविधि से कुल राजस्व अपेक्षा	51.21	48.57	
(iii).	कार्गो प्रहस्तन प्रभार			
	(क). कार्गो प्रहस्तन प्रभार			
	- राजस्व अपेक्षा (राशि रु. में)	486523975	461376818	
	- एलएनजी की सर्वोत्तम क्षमता	3500000	3503692	
	- लौह तथा स्टील एवं परियोजना कार्गो के प्रहस्तन हेतु प्रति टन दर	139.00	131.68	
	(ख). विविध प्रभार			
	- राजस्व अपेक्षा (रु. लाखों में)	25606525	24282990	
	- क्षमता (लाख टन प्रतिवर्ष)	3500000	3503692	
	- विविध प्रभार (रु. प्रति टन)	7.32	6.93	
ख.	बर्ध किराया प्रभार			
(i).	राजस्व अपेक्षा	रु. करोड़ों में		
	(क). मरम्मत और अनुस्वण प्रभार (बर्ध के लिए पूंजी लागत पर 1 प्रतिशत)	1.58	3.70	
	(ख). मूल्यहास	5.25	11.72	
	(एमबीपीटी - सिविल परिसंपत्तियों पर 3.33%) (टीएएमपी - सिविल परिसंपत्तियों पर 3.17%)			
	(ग). बीमा (बर्ध किराया सेवा के लिए कुल लागत पर 1 प्रतिशत)	1.58	3.70	
	(घ). अन्य व्यय (बर्ध के लिए पूंजी लागत पर 1 प्रतिशत)	1.58	0.00	
	(ङ). निकर्षण पर अनुस्वण लागत (निकर्षण लागत पर 5 प्रतिशत)	10.61	0.00	
	उपजोड़ (i)	20.58	19.11	
(ii).	नियोजित पूंजी पर प्रतिलाल @ 16%	59.14	59.14	
	बर्धिंग सेवाओं से कुल राजस्व अपेक्षा (i + ii)	79.72	78.24	
	बर्ध किराया गणना			
क्र.सं.	विवरण	इकाई	एमबीपीटी द्वारा यथा प्रेषित	टीएएमपी द्वारा यथा संशोधित
i	जलयान दिवस आउटपुट	टन/घंटा	2300	2300
ii.	जलयान दिवस आउटपुट { 24 x (i) }	टन/दिन	55200	55200
iii.	औसत जीआरटी	टन	126000	126000
iv.	औसत पार्सल आकार	टन	65000	65000

v.	प्रस्तित किए जाने के लिए संभावित टनमार	टन	3500000	3503692
vi.	बर्ध दिवसों की औसत सं. (v / ii)	दिन	63	63
vii.	बर्ध घंटों की सं. { 24 x (vi) }	घंटे	1522	1523
viii.	पोतों की संभावित संख्या (v / iv)	सं.	54	54
ix.	कुल जीआरटी घंटे (iii x vii)	जीआरटी घंटे	191739129	191941387
x.	राजस्व अपेक्षा	रुपये	797207500	782443200
xi.	विदेशगामी पोतों के लिए बर्ध किराया प्रसार (दर प्रति जीआरटी प्रति घंटा) रु. में (x / ix)	रुपये	4.16	4.076
xii.	तटीय पोतों के लिए बर्ध किराया प्रसार (दर प्रति जीआरटी प्रति घंटा) रु. में (xi x 60%)		2.495	2.446

अनुबंध – II

मुम्बई पत्तन न्यास के मुम्बई हारबर में फ्लोटिंग स्टोरेज रिगैसिफिकेशन यूनिट (एफएसआरयू) में रिगैसिफिकेशन हेतु आयात एलएनजी कार्गो के प्रहस्तन हेतु दरमान

1.1. परिभाषाएँ

इस दरमान में जब तक कि संदर्भ से अन्यथा अपेक्षित न हो, निम्न परिभाषाएं लागू होंगी:

- (i) “तटीय पोत” से तात्पर्य है ऐसा कोई भी पोत जो भारत के किसी पत्तन या स्थान से भारत के ही किसी अन्य पत्तन या स्थान के बीच व्यापार के लिए चलाया जाता है और जिसके पास सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी वैध तटीय अनुज्ञा पत्र है।
- (ii) “विदेशी पोत” अर्थात् तटीय पोत से इतर कोई पोत।
- (iii) “एफएसआरयू” अर्थात् फ्लोटिंग स्टोरेज एवं रिगैसिफिकेशन यूनिट।
- (iv) “प्रति दिन” अर्थात् प्रति केलेंटर दिवस जबतक कि अन्यथा उल्लिखित नहीं किया गया हो।

टिप्पणी: दिन अर्थात् किसी दिन के 0800 बजे से शुरू होकर अगले दिन के 0800 बजे समाप्त अवधि।

सामान्य निबंधन एवं शर्तें

- (i) पोत संबंधी प्रभार लागू करने के लिये ‘तटीय’ या ‘विदेशगामी’ के रूप में उसका वर्गीकरण करने में पोत की ‘वैधानिक स्थिति’ निर्णायक घटक होगी। यह (वैधानिक स्थिति) सीमाशुल्क या नौवहन महानिदेशालय के प्रमाणन द्वारा पुष्टिकृत होगी। पोतभार के स्वरूप या उसके मूल स्थान का प्रभार निर्धारण से कोई संबंध नहीं होगा।
- (ii) पोत संबंधित प्रभारों (वीआरसी) की वसूली के लिए पोत के वर्गीकरण की प्रणाली
 - (क) सामान्य व्यापार लाइसेंस वाले भारतीय ध्वज के विदेशगामी पोत को सीमाशुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय चालन में परिवर्तित किया जा सकता है। ऐसा पोत जो भारतीय पत्तन में उसके प्रथम पत्तन आगमन पर सीमाशुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय परिवर्तित करता है, और सीमाशुल्क परिवर्तन अपेक्षित है, जब तक यह भारतीय तट पर नहीं जाता है।
 - (ख) विदेशी झंडे का विदेशगामी पोत नौवहन महानिदेशक द्वारा जारी तटीय नौचालन लाइसेंस के आधार पर तटीय चालन में परिवर्तित करवाया जा सकता है।
- (iii) रियायती तटीय दर और विदेशी दर पर पोत संबंधित प्रभारों (वीआरसी) की वसूली के लिए मानदंडः—
 - (क) ऐसे परिवर्तन के मामलों में, तटीय दरें पोत द्वारा तटीय माल लदाई शुरू करने के समय से लदाई पत्तन द्वारा प्रभार्य होंगी।
 - (ख) ऐसे परिवर्तन के मामलों में तटीय दरें भारतीय पत्तन के आखिरी आगमन में पोत द्वारा उतराई प्रचालन पूरा करने तक प्रभार्य होंगी; उसके तत्काल पश्चात, उतराई पत्तनों द्वारा विदेशगामी दरें प्रभार्य होंगी।
 - (ग) नौवहन महानिदेशक से तटीय लाइसेंस वाले समर्पित भारतीय तटीय पोतों के लिए, तटीय दरों के लिए हकदार होने के लिए उसके द्वारा कोई अन्य दस्तावेज की अपेक्षा नहीं की जाएगी।
- (iv) रियायती तटीय दर में कार्गो संबंधित प्रभारों की वसूली के लिए मानदंडः—
 - (क) ‘विश्वव्यापी और तटीय’ प्रचालन हेतु जारी किए गए सामान्य व्यापार लाइसेंस वाला विदेशगामी भारतीय पोत प्रहस्तन प्रभारों (एचसी) अर्थात् जलयान से तट स्थानांतरण और निम्नलिखित परिदृश्य में घाटशुल्क सहित घाट से/को भंडारण यार्ड तक स्थानांतरण और जलयान से तट स्थानांतरण के मामले में लागू तटीय दरें प्रदान की जानी चाहिए।
 - (i) तटीय चालन में परिवर्तित और किसी भारतीय पत्तन से तटीय कार्गो दुलाई करने वाला और किसी अन्य भारतीय पत्तन के लिए विनियुक्त।
 - (ii) तटीय चालन में अपरिवर्तित* परन्तु किसी भारतीय पत्तन से तटीय कार्गो की दुलाई करने वाला और किसी अन्य भारतीय पत्तन हेतु विनियुक्त।

* केन्द्रीय उत्पाद एवं सीमाशुल्क बोर्ड परिपत्र सं. 15/2002-सी. दिनांक 25 फरवरी 2002 भारत में एक भारतीय पत्तन से दूसरे पत्तन तक, बिना सीमाशुल्क परिवर्तन के विदेशगामी पोत में तटीय कार्गो की दुलाई की अनुमति देता है।

- (ख) नौवहन महानिदेशक द्वारा जारी किए गए विशिष्ट अवधि लाइसेंस और सीमाशुल्क आदेश द्वारा, के आधार पर तटीय चालन में परिवर्तित विदेशी ध्वज वाले पोत के मामले में, किसी भारतीय पत्तन से लादे गए तथा किसी अन्य भारतीय पत्तन हेतु विनियुक्त तटीय कार्गो/कंटेनर तटीय कार्गो/कंटेनर हेतु लागू दर पर वसूल किया जाना चाहिए।
- (v) (क) सभी तटीय पोतों के लिए पोत संबंधित प्रभार अन्य पोतों के लिए तदनुकूली प्रभारों के 60 प्रतिशत से अधिक नहीं होना चाहिए।
- (ख) सभी तटीय कार्गो/कंटेनरों, ताप कोयले से इतर, कच्चे तेल सहित पीओएल, लौह अयस्क और लौह गुट्टिकाओं के लिए कार्गो संबंधित प्रभार सामान्य कार्गो/कंटेनर संबंधित प्रभारों के 60 प्रतिशत से अधिक नहीं होना चाहिए।
- (ग) कार्गो संबंधित प्रभारों के मामले में, रियायती दर घाटशुल्क सहित जलयान-तट स्थानांतरण और घाट/भंडारण यार्ड से/को स्थानांतरण के लिए सभी प्रासंगिक प्रहस्तन प्रभारों पर प्रभाय होंगे।
- (घ) इस रियायत के प्रयोजन के लिए, विदेशी पोत से कार्गो जो भारतीय पत्तन 'ख' में अनुवर्ती पोतांतरण के लिए भारतीय पत्तन 'क' में पहुंचता है, इसके तटीय नौचालन के लिए प्रासंगिक प्रभारों के लिए पात्र होगा।
- दूसरे शब्दों में, तटीय नौचालन की इजाजत वाले पोतों द्वारा भारतीय पत्तनों से/को कार्गो ढोने पर रियायत के लिए पात्र होंगे।
- (vi) टर्मिनल प्रचालक पर आरोप्य उपयुक्त स्तर से अधिक विलंबों के लिए उपयोक्ताओं को प्रभार अदा नहीं करने होंगे।
- (vii) विलंबित भुगतानों/वापसियों पर ब्याज:
- (क). उपयोक्ता विलंबित भुगतानों पर इस दरमान के अधीन दंडात्मक ब्याज अदा करेगा। इसी प्रकार, सेवा प्रदाता विलंबित वापसियों पर दंडात्मक ब्याज अदा करेगा।
- (ख) दंडात्मक ब्याज की दर भारतीय स्टेट बैंक द्वारा घोषित आधार दर से 2 प्रतिशत अधिक होगी। दंडात्मक ब्याज दर सेवा प्रदाता और उपयोक्ता दोनों पर एकसमान रूप से लागू होगी।
- (ग) वापसियों में विलंब की गणना सेवाओं के पूरा होने की तारीख से अथवा उपयोक्ताओं से अपेक्षित सभी दस्तावेज प्रस्तुत करने पर, जो भी बाद में हो, केवल 20 दिन तक की जाएगी।
- (घ) उपयोक्ताओं द्वारा भुगतानों में विलंब टर्मिनल परिचालक द्वारा बिल दिए जाने की तारीख के बाद केवल 10 दिनों तक गिना जाएगा। तथापि, यह प्रावधान ऐसे मामलों में लागू नहीं होगा जहां महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 में यथा विनिर्दिष्ट और/अथवा दरमानों में एक शर्त के रूप में निर्धारित सेवाएं प्राप्त करने से पहले भुगतान किया जाता है।
- (viii) किसी भी बिल में वसूल किये गये न्यूनतम प्रभार सौ रुपये (रु. 100/-) होंगे।
- (ix) प्रत्येक बिल के कुल योग पर परिकलन किए गये सभी प्रभार अगले उच्चतर रुपये में परिवर्तित किये जायेंगे।
- (x) जहाँ अन्वया विनिर्दिष्ट न हो, वहाँ किसी एक मद के कुल वजन, मात्रा द्वारा मापन अथवा क्षमता की गणना करते समय 0.5 तक के हिस्से का 0.5 (आधा) इकाई और 0.5 या उससे अधिक के हिस्से को 1 इकाई माना जाएगा।
- (xi) तब तक धनवापसी नहीं की जाएगी जब तक वापस की जाने वाली राशि रु. 100 या अधिक न हो। इसी तरह, टर्मिनल कोई अनुपूरक/अधीन प्रभार बिल तथा ब्याज बिल जारी नहीं करेगा यदि पत्तन को देय राशि रु. 100/- से कम हो।
- (xii) (क) इस दरमान में निर्धारित दरें अधिकतम दरें हैं; इसी प्रकार, रियायतें और छूट निम्नतम स्तर हैं। लाइसेंसधारी, यदि वह चाहे तो, निम्नतर दरें वसूल कर सकता है और/अथवा उच्चतर रियायतें और छूट दे सकता है।
- (ख) प्रचालक, यदि वह ऐसा चाहे तो, दरमान में निर्धारित दरों के कार्यान्वयन को शासित करने के लिए निर्धारित शर्त को युक्तियुक्त बना सकता है, यदि ऐसे युक्तिकरण से उपयोक्ता को प्रति इकाई दर में राहत मिलती है और दरमान में निर्धारित इकाई दरें अधिकतम दरों से अधिक नहीं होनी चाहिए। बशर्ते प्रचालक ऐसी निम्नतर दरें जनता को अधिसूचित करेगा और/अथवा ऐसी दरों के कार्यान्वयन को शासित करने वाली शर्त का युक्तिकरण और ऐसी निम्नतर दरों में किसी और परिवर्तनों के बारे में जनता को अधिसूचित करना जारी रहेगा और/अथवा ऐसी दरों के कार्यान्वयन को शासित करने वाली शर्त में, बशर्ते नई निर्धारित दरें टीएएमपी द्वारा अधिसूचित दरों से अधिक नहीं होनी चाहिए।

2. बर्थ किराया प्रभार:

बर्थ में पहुंचने वाले अथवा समीप खड़े पोत तथा अन्य फ्लोटिंग क्राफ्ट के मास्टर्स/स्वामियों/एजेंटों द्वारा देय बर्थ किराया प्रभार नीचे दी गई दरों के अनुसार होगा:

क्र.सं.	पोत	दर रु. में प्रति जीआरटी प्रति घंटा अथवा उसका भाग	
		विदेशगामी	तटीय
1.	एलएनजी पोत	4.076	2.446

टिप्पणियां:

- (i) बर्थ किराये की अवधि पोत द्वारा बर्थ अभिग्रहण किए जाने से परिकलित किया जाएगा।
- (ii) बर्थ किराये में बर्थ में प्रदत्त सेवाओं जैसे बर्थ, कूड़ा हटाना, बर्थों की सफाई, फायर वॉच आदि हेतु प्रभार शामिल हैं।
- (iii) उस अवधि के लिए बर्थ किराया वसूल नहीं किया जाएगा जब पोत टर्मिनल प्रचालक के उपस्कर की खराबी अथवा बिजली गुल होने अथवा टर्मिनल प्रचालक पर आरोप्य किन्हीं अन्य कारणों से एक घंटा अथवा अधिक समय तक लगातार बर्थों में पोत निष्क्रिय रहता है।
- (iv) (क) नौचालन के लिए अपने तैयार होने का सिग्नल देने के समय के 4 घंटों बाद बर्थ किराया रूक जाएगा।
(ख) बर्थ किराये की समाप्ति के लिए निर्धारित 4 घंटों की समय सीमा में पक्षीय ज्वारभाटा परिस्थितियां, खराब मौसम, और रात्रि नेविगेशन की वजह से जलयान का प्रतीक्षा समय अतिरिक्त होगा।
(ग) पोत का मास्टर/एजेंट पक्षीय ज्वारभाटा तथा मौसम परिस्थितियों के अनुसार ही नौचालन के लिए तैयार होने का सिग्नल देगा।
- (v) झूठे सिग्नल के लिए दंडात्मक बर्थ किराया एक दिन (24 घंटे) के बर्थ किराया प्रभार के समकक्ष होगा।
“झूठा सिग्नल” तब होगा जब पोत तैयार होने का सिग्नल देता है और पूर्वानुमान से पाइलट के लिए कहता है जब वह इंजन तैयार नहीं होने की वजह से अबर्thing के लिए तैयार नहीं हो अथवा कार्गो प्रचालन पूरा नहीं हुआ हो अथवा पोतों पर आरोप्य ऐसे अन्य कारण। तैयार होने का सिग्नल देने में वह समय शामिल नहीं होगा जब पोत पक्षीय ज्वारभाटा, रात्रि नेविगेशन की कमी अथवा प्रतिकूल मौसम परिस्थितियों की वजह से नौचालन नहीं कर पाता है।”

3. कार्गो प्रहस्तन प्रभार:

कार्गो प्रहस्तन प्रभार एलएनजी के रु. 131.68/टन की दर से उपयोक्ताओं द्वारा सीधे विनिहित कार्गो पर देय होंगे।

टिप्पणी:

उपयुक्त निर्धारित प्रहस्तन प्रभार (i) पोत से एफएसआरयू भंडारण टैंकों में कार्गो की उतराई और (ii) लदाई/उतराई उपस्कर का उपयोग हेतु समेकित प्रभार है। इस समेकित प्रभार में घाटशुल्क और लेबर की आपूर्ति, जहां कहीं आवश्यक हो, शामिल है।

4. विविध प्रभार:

एलएनजी की रु. 6.93/टन की विविध दर वसूल की जाएगी।

उपयुक्त निर्धारित विविध प्रभार घाट की सफाई, फ़लो मीटरिंग, प्रदूषण नियंत्रण, आदि जैसी सभी विविध सेवाओं के प्रावधान हेतु समेकित प्रभार है।

5. उपयुक्त अनुसूची (2) से (4) के लिए सामान्य टिप्पणी:

- (i) प्रशुल्क सीमाएं मुद्रास्फीति से सूचकांकित की जाएंगी परन्तु 1 जनवरी 2015 और प्रासंगिक वर्ष के 1 जनवरी के बीच आने वाले थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) में भिन्नता के 60 प्रतिशत की सीमा तक ही सीमित होंगी। प्रशुल्क सीमाओं का ऐसा स्वतः समायोजन प्रत्येक वर्ष किया जाएगा और समायोजित प्रशुल्क सीमाएं प्रासंगिक वर्ष के 1 अप्रैल से आगामी वर्ष के 31 मार्च तक प्रभावी होंगी।
- (ii) वाणिज्यिक प्रचालन (सीओडी) की तारीख से उसी वित्तीय वर्ष के 31 मार्च तक, प्रशुल्क उस वर्ष के लिए प्रासंगिक सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क तक सीमित किया जाएगा जोकि अधिकतम सीमा होगी। 2013 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के पैरा 2.2 में यथा दिए गए सूचकांकन के आधार पर उपयुक्त संदर्भ प्रशुल्क प्रत्येक वर्ष स्वतः ही संशोधित किया जाएगा जोकि सम्पूर्ण रियायत अवधि के लिए लागू होगा।
तथापि, लाइसेंसधारी आगामी वित्तीय वर्ष के 1 अप्रैल से कम से कम 90 दिनों पहले, प्रासंगिक वित्तीय वर्ष हेतु सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क से अधिक, प्रचालन के दूसरे वर्ष से आगे से कार्यनिष्पादन मानकों (“कार्यनिष्पादन संबंधित प्रशुल्क”) के साथ प्रस्ताव का प्रस्ताव करने के लिए स्वतंत्र होगा। ऐसा कार्यनिष्पादन संबंधित प्रशुल्क उस प्रासंगिक वित्तीय वर्ष के लिए सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क से 15 प्रतिशत से अधिक नहीं होगा (और यह प्रशुल्क की अधिकतम सीमा होगी)। कार्यनिष्पादन संबंधित प्रशुल्क अगले वित्तीय वर्ष के प्रथम दिन से प्रभावी होगी तथा सम्पूर्ण वित्तीय वर्ष के लिए लागू रहेगा।
- (iii) प्रचालन के प्रथम वर्ष में रियायत करार में यथा शामिल किए गए पिछले 12 महीनों अथवा प्रचालन के महीनों की वास्तविक संख्या, जैसी भी स्थिति हो, में कार्यनिष्पादन मानकों की उपलब्धि दर्शाते परियोजना के रियायत करार के अधीन नियुक्त स्वतंत्र अभियंता से प्रमाणपत्र के साथ प्रस्ताव टीएएमपी को जमा किया जाएगा।
- (iv) प्रस्ताव प्राप्त होने पर, टीएएमपी 2013 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के पैरा 5 में यथा उल्लिखित कार्यनिष्पादन मानकों की उपलब्धि पर प्रस्ताव प्राप्ति के 7 दिनों के भीतर महापत्तन न्यास के विचार मांगेगा।
- (v) लाइसेंसधारी द्वारा पिछले 12 महीनों में रियायत करार में यथा शामिल कार्यनिष्पादन मानक अर्जित नहीं किए जाने की स्थिति में, टीएएमपी आगामी वित्तीय वर्ष के लिए कार्यनिष्पादन संबंधित प्रशुल्क अधिसूचित करने हेतु प्रस्ताव पर विचार नहीं करेगा और लाइसेंसधारी आगामी वित्तीय वर्ष के लिए लागू सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क के लिए ही पात्र होगा।
- (vi) महापत्तन न्यास के मतों पर विचार करने के बाद, यदि टीएएमपी संतुष्ट होता है कि रियायत करार में यथा शामिल कार्यनिष्पादन मानक अर्जित किए गए हैं तो यह आगामी वित्तीय वर्ष के 1 अप्रैल से लागू किए जाने वाले कार्यनिष्पादन संबंधित प्रशुल्क 15 मार्च तक अधिसूचित करेगा।

- (vii) कार्यनिष्पादन संबंधित प्रशुल्क हेतु प्रस्ताव पर विचार करते समय, टीएएमपी कार्यनिष्पादन मानकों तथा प्रचालक द्वारा इसके अनुपालन को देखेगा। टीएएमपी प्रचालक द्वारा कार्यनिष्पादन मानकों की उपलब्धि अथवा अन्यथा के आधार पर कार्यनिष्पादन संबंधित प्रशुल्क प्रस्ताव स्वीकार अथवा अस्वीकार करने का निर्णय लेगा। सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क और कार्यनिष्पादन संबंधित प्रशुल्क का निर्धारण 2013 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के साथ संलग्न परिशिष्ट में निर्दिष्ट उदाहरण का अनुसरण करेगा।
- (viii) प्रचालन के तीसरे वर्ष से, लाइसेंसधारी से कार्यनिष्पादन संबंधित प्रशुल्क प्रस्ताव स्वतंत्र अभियंता द्वारा यथा प्रमाणित पिछले 12 महीनों की अवधि में कार्यनिष्पादन मानकों की उपलब्धि के अधीन टीएएमपी द्वारा स्वतः ही अधिसूचित किया जाएगा। लाइसेंसधारी, तीसरे वर्ष से आगे से कार्यनिष्पादन संबंधित प्रशुल्क हेतु, स्वतंत्र अभियंता से उपलब्धि प्रमाणपत्र के साथ कार्यनिष्पादन संबंधित प्रशुल्क प्रस्ताव 1 मार्च तक जमा करेगा और टीएएमपी आगामी वित्तीय वर्ष से लागू किए जाने वाले कार्यनिष्पादन संबंधित प्रशुल्क 20 मार्च तक अधिसूचित करेगा।

अनुबंध – III

मुम्बई पत्तन न्यास के मुम्बई हारबर में प्लोटिंग स्टोरेज रिगैसिफिकेशन यूनिट (एफएसआरयू) में रिगैसिफिकेशन हेतु आयात एलएनजी कार्गो के प्रहस्तन हेतु कार्यनिष्पादन मानक

क्र.सं.	विवरण	कार्यनिष्पादन मानक
1.	सकल बर्थ आउटपुट	2300 मी.ट./घंटा
2.	पोतों हेतु वापसी समय	30 घंटे

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS**NOTIFICATION**

Mumbai, the 8th February 2016

No. TAMP/68/2015-MBPT.—In exercise of the powers conferred under Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal received from Mumbai Port Trust (MBPT) for fixation of reference tariff for handling of import Liquefied Natural Gas (LNG) cargo for Regasification in the Floating Storage and Regasification Unit (FSRU) in MBPT on PPP basis, as in the Order appended hereto.

Tariff Authority for Major Ports

Case No. TAMP/68/2015-MBPT

The Mumbai Port Trust

Applicant

QUORUM

- (i) Shri. T.S. Balasubramanian, Member (Finance)
- (ii) Shri. Rajat Sachar, Member (Economic)

ORDER

(Passed on this 15th day of January 2016)

This case relates to a proposal received from Mumbai Port Trust (MBPT) for fixation of reference tariff for handling of import Liquefied Natural Gas (LNG) cargo for Regasification in the Floating Storage and Regasification Unit (FSRU) in MBPT on PPP basis.

2.1. The MBPT vide its letter No. FA/ACC/195(F)/49 dated 09 November 2015 filed a proposal for fixation of Reference Tariff for handling of import Liquefied Natural Gas (LNG) cargo for Regasification in the Floating Storage and Regasification Unit (FSRU) in MBPT on PPP basis.

2.2. The submissions made by the MBPT in the proposal are summarized below:

- (i) As per the new guidelines of 2013 for determination of tariff for project at Major Ports, Reference tariff for each commodity for each Major Port will be notified by the TAMP.

- (ii) There is no reference tariff available for LNG cargo handled at a Floating Storage and Regasification Unit. Thus, the proposal for upfront tariff fixation has been prepared using the Guidelines for upfront tariff setting for PPP Projects at Major Port Trusts, 2008 (issued by TAMP on 26th February 2008).
- (iii) The project is expected to be awarded in 2016 with a Concession Period of 30 years including 3 years construction period. Thus the Commercial Operations are expected to start in 2019 for which TAMP is required to fix an upfront tariff for the following activities:
 - (a) Berth Hire Charges
 - (b) Wharfage Charges
- (iv) The FSRU facility shall receive only imported LNG. Thus, 100% of the vessels are foreign in nature and there shall be no coastal movement.

3.1. The highlights of the proposal as seen from the supporting documents furnished by the MBPT are summarized below:

- (i) In order to meet the growing market demand of natural gas in the western coast of India, MBPT has decided to pursue the development of Floating Storage and Regasification Unit (FSRU) in Mumbai harbor. For the same, the MBPT has decided to carry out the bidding process for the "Setting up of Floating Storage and Regasification Unit in Mumbai harbour on PPP mode" (the "Project") on Design, Build, Finance, Operate and Transfer ("DBFOT") basis. The project is for setting up of Floating Storage and Regasification Unit of 5 MMTPA capacity along with supporting infrastructure in Mumbai harbour. The support facilities to be developed as part of the project by the Concessionaire are:
 - (a) FSRU vessel with storage capacity of 170,000 cubic meter and 5 MMTPA re-gasified LNG production capacity.
 - (b) Marine terminal including berthing and mooring facilities for FSRU and LNG carriers, offloading and transfer, riser systems for gas send-out.
 - (c) Sub-sea pipeline
 - (d) Dredging to cater Q-Max vessels (12.5m draft) with design depth of about -12.5m CD in Turning Circle and Approach Channel and with design depth of -14m CD at the berth.
 - (e) Landfall point facilities for metering station.
- (ii) The MBPT has furnished the Executive Summary of its proposal, which is as follows:

	(₹ in crores)
Capital Cost of the Project	
Cargo Handling	349.29
Berth Hire	469.73
Total Capital Cost of the Project	819.02
Return on Capital Employed Required (16%)	
Cargo Handling	55.89
Berth Hire	75.16
Total Return on Capital Employed Required	131.05
Total Operating Expenditure	
Cargo Handling	32.30
Berth Hire	4.70
Total Operating Expenditure	37.00
Total ROCE and Operating Expenses	168.04
Revenue Required	
Cargo Handling	83.78
Berth Hire	79.85

Total Revenues Required Through Tariffs	163.63
Miscellaneous	4.41
Total Revenues Required	168.04
Tariffs Proposed (per ton of LNG) - Rs per Ton	
Wharfage Charges (Composite of all Cargo Handling Charges)	546.51
Berth Hire Charges (per GRT per hour)	0.04472
Tariffs Proposed (per ton of LNG) - USD per Ton	
Wharfage Charges (Composite of all Cargo Handling Charges)	9.11
Berth Hire Charges(per GRT per hour)	0.00075

(iii) The Physical Features of Facility are as follows:

(a) Design Ship Size

The design ship size is a Q-Max vessel for the proposed FSRU. The details of the vessel are as under:

Sl. No.	Cargo	Ship Size-Cubic meters	Ship Dimensions			GRT
			L-m	B-m	D(loaded)-m	
1	LNG	266,000	345	54	12	112,000

(b) Civil Works proposed

- (i) Marine terminal including berthing and mooring facilities for FSRU and LNG carriers.
- (ii) Dredging to cater Q-Max vessels (12.5m draft) with design depth of about -12.5m CD in Turning Circle and Approach Channel with design depth of -14m CD at the berth.
- (iii) Landfall point facilities for metering station

(c) Mechanical Works Proposed

- (i) Offloading and transfer System
- (ii) Riser systems for gas send-out
- (iii) Sub-sea pipeline

(iv) Optimal Terminal Capacity

As per TAMP Guidelines, the capacity of the terminal is mainly dependent on the following factors:

- (a) Type of Cargo to be Handled
- (b) Cargo Mix Ratio
- (c) Size of Vessels to be Handled

The optimal capacity of the terminal is calculated using the following formula:

$$\text{Optimal Capacity} = 0.7 \left\{ \frac{S_1}{100} * P_1 + \frac{S_2}{100} * P_2 + \frac{S_3}{100} * P_3 + \dots \right\} * 365$$

S1 = Percentage Share of capacity of Cargo Type 1

P1 = Handling Rate of vessel carrying Cargo Type 1

S2 = Percentage Share of capacity of Cargo Type 2

P2 = Handling Rate of vessel carrying Cargo Type 2

S3 = Percentage Share of capacity of Cargo Type 3

P3 = Handling Rate of vessel carrying Cargo Type 3

S4, P4, S5, P5 and so on depending on the number of different types of Cargo to be handled at berth.

Using the above formula, the optimal capacity of the terminal is calculated as follows:

Sl. No	Type of Cargo	% Share of Capacity	Handling Rate		Optimal Berth Capacity	
					1 Berth	Units
(i)	LNG	70%	250	Tons/hour	1.53	MTPA

The above Handling Rate of 250 Tons per hour of LNG cargo is provided in the guidelines issued by TAMP.

- (v) Capital Cost and the Annual Operation & Maintenance Cost Estimates as per TAMP Guidelines is given below:

Sl. No	Item Description	Capital Cost (Rs. Crore)	Maintenance Norms	O&M Cost (Rs. Crore)
A	Cargo Handling			
(i)	Capital Cost	349.29		
(ii)	Operation & Maintenance Costs			
1	Power (@ 4 Tons per day)		@ Rs 36000 per tn	5.26
2	Repair & Maintenance of Civil Assets		1% of the Civil Assets	0
3	Repair & Maintenance of Mechanical and Electrical	313.97	2% of the Mechanical & Electrical equipment	6.28
4	Insurance	349.29	1% of the Asset Block	3.49
5	Depreciation	349.29	3.70% of the Asset Block	12.94
6	License Fee		INR 0.84 Crore @ Rs 150/sqm	0.84
7	Other Expenses	349.29	1% of the Asset Block	3.49
	Total Operation & Maintenance Costs (Cargo Handling)			32.30
B	Berth Activity			
(i)	Capital Cost	469.73		
(ii)	Operation & Maintenance Costs			
1	Repairs and Maintenance cost	469.73	1% of Asset Block	4.70
	Total Operation & Maintenance Costs (Berth Activity)			4.70

Note:

The Fuel requirement of the complete project is about 40 Tons per day. About 10% of the total Fuel Consumption i.e. 4 Tons per day has been assumed as part of the O&M cost of cargo handling.

3.2. The MBPT has submitted the following proposed Scale of Rates (SOR):

- (a) Cargo Handling Charges :-

Item Description	Total Amount (Cr.)
Return on Capital Employed (16% of Capital Cost)	55.89
Operation & Maintenance Cost	32.30
Total Revenue Requirement	88.19
Allocation of Revenue Requirement	
Cargo Handling Charges (95%)	83.78
Miscellaneous Charges (5%)	4.41
Total Revenue Requirement (Cargo Handling)	88.19
Wharfage INR per ton of LNG	₹. 546.51
Wharfage USD per ton of LNG	\$ 9.11
\$1 = INR 60 as per conversion rates provided in Model Bid Documents of Ministry of Shipping.	

The proposed Wharfage Charges for LNG cargo has been derived as INR 546.51 per ton. Assuming this Wharfage Charges, about INR 83.78 Crore of the Revenues can be recovered for handling 1.53 MMTPA (optimal Capacity of berth) The above Wharfage Charge is for the year 2019.

(b) Berth Hire Charges:-

Item Description	Total Amount (Cr.)
Return on Capital Employed (16% of Capital Cost)	75.16
Operation & Maintenance Cost	4.70
Total Revenue Requirement	79.85
Allocation of Revenue Requirement	
Berth Hire Charges (100%)	79.85
Berth Hire Rs per ton of LNG	₹. 520.87
Berth Hire Rs GRT per hour of LNG	₹. 0.04472
Berth Hire USD GRT per hour of LNG	\$ 0.00075
\$1 = INR 60 as per conversion rates provided in Model Bid Documents of Ministry of Shipping.	

The proposed Berth Hire Charges for LNG cargo has been derived as INR 0.085 per GRT per hour. Assuming this Berth Hire Charges, about INR 79.85 Crore of the Revenues can be recovered for handling 1.53 MMTPA (optimal Capacity of berth) The above Berth Hire Charge is for the year 2019.

3.3. The MBPT has also proposed the Performance Standard which is given below:

Sl. No.	Cargo Category	Performance Indicator
1	LNG Cargo	250 Tonnes/hour

4. In accordance with the consultative procedure prescribed, a copy of the MBPT proposal dated 09 November 2015 was forwarded to the concerned users/user organisations /Prospective bidders (as furnished by MBPT) seeking their comments. The comments received from some of the users/user organisations and Prospective bidders were forwarded to the MBPT as feedback information. The MBPT has responded to the comments of the users/user organisations/prospective bidders vide its letter dated 10 December 2015.

5. Based on a preliminary scrutiny of the proposal, the MBPT was requested vide our letter dated 23 November 2015 to furnish additional information/clarifications. The MBPT has vide its letter dated 1 December 2015 furnished its reply on additional information/clarifications sought by us. While furnishing the information /clarification sought by

us, the MBPT has revised its proposal. The additional information/clarifications sought by us and the response of the MBPT thereon is tabulated below:

Sl. No.	Information/Clarification sought by us	Response by MBPT
A.	General	
(i)	MBPT to certify that the operator of the facility would not be allowed to handle any other cargo, other than Liquefied Natural Gas (LNG) at the proposed Floating Storage and Regasification Unit (FSRU)	The operator would be allowed to handle only LNG for the purpose of re-gasification.
(ii)	From the proposal filed by MBPT, it is seen that the MBPT has formulated the proposal following the norms for fixation of upfront tariff for services rendered at a Liquid Bulk Terminal prescribed in the upfront tariff fixation guidelines of 2008 for approval for the levy of Cargo handling charges and the Berth hire charges at the FSRU. In this regard, it is relevant to mention here that the 2008 Upfront tariff Guidelines for the Liquid Bulk terminal relied upon by the MBPT to arrive at the rate for the proposed project states that the cargo handling charges include cargo loading/unloading charges, as the case may be, transportation through pipelines and storage charges. The cost estimates provided by MBPT, do not capture capital and operating cost for storage and pipelines facilities. In this connection, the MBPT to clarify the tariff arrangement for storage of unloaded LNG Cargo and transportation of regasified cargo through pipelines. MBPT to note that the tariff for the services listed under Section 48 and 42 of the MPT Act should be fixed upfront before inviting bids.	The LNG vessel will directly unload the LNG into the FSRU storage unit, it will be regasified in the regasifying unit and conveyed to the landfall point through subsea pipelines. Since storage and pipeline facilities are integral part of FSRU, the cost of such facilities is not considered as part of tariff calculation. The Revised proposal is furnished.
(iii)	In the operating cost estimates, one of the cost components indicated by the MBPT is the Licence fees to the tune of ₹ 0.84 crores. However, from the proposal of the port, the details of the total area proposed to be allotted for the facility, its allocation for the various ancillary purposes and the actual area that would be available for storage, is not clear. The MBPT to furnish the requisite details as listed above with workings to arrive at the license fee of ₹ 0.84 crores.	Handling charges and berth hire charges are calculated considering the unloading of LNG into FSRU using the berthing and unloading equipments available at the terminal. Activities in FSRU and beyond FSRU are not considered in the calculation of tariff. Total area is 56000 sq. mtr. and the licence fee is based on approved rate for OCT project i.e. @ Rs.150 per sq.mtr.
2.	Optimal capacity:	
	In the optimal capacity calculation, the MBPT has indicated the percentage share of capacity of LNG at 70%. In this regard, MBPT to note that since only LNG is envisaged to be handled at the facility, the percentage share of capacity of LNG is to be considered at 100%. However, the utilisation factor of 70% is to be considered in the calculation of optimal capacity. MBPT to note that this suggested change would not have any impact on the optimal capacity of 1.53 MTPA assessed by MBPT in its proposal.	Optimal capacity calculation has been revised and included part of the revised proposal.
3.	Capital costs:	
(i)	The MBPT in its proposal has indicated the capital cost of the cargo handling activity at ₹ 349.29 crores and that of the Berthing activity at ₹469.73 crores. The Feasibility Report furnished by the MBPT indicates the capital cost for the proposed FSRU at ₹2559.39 crores. In this context, the MBPT to clarify /furnish the following :	The Revised proposal is furnished.
(a)	The reason for the significant difference between the project cost assessed at ₹.2559.39 crores in the Feasibility Report and the total capital cost of ₹819.02 crores (₹ 349.29 crores + ₹469.73 crores)	
(b)	The break-up for the capital cost of ₹349.29 crores considered for the cargo handling activity in terms of civil construction cost, if any, Liquid Cargo Handling Equipment and Miscellaneous Cost of all other facilities required for the proposed facility, supported with documentary evidence for unit cost.	
(c)	Likewise, the break-up for the capital cost of ₹.469.73 crores considered for the berthing activity in terms of cost of	

	construction of berth and cost of dredging, if any, carried out alongside the facility supported with documented evidence for unit cost.	
(ii)	The MBPT to also furnish workings to determine the cost of each type of equipment as considered by MBPT in its calculations.	
(iii)	The MBPT to furnish the basis for the quantum of each item of civil work, if any, considered by it to estimate the civil capital costs under both viz., cargo handling activity and berthing activity.	
(iv)	The MBPT to furnish an analysis supported with workings to justify the number of each type of equipment envisaged to be used at the facility to handle LNG to show that given the productivity of each type of the equipment, the quantity of different equipment commensurate with the quantity of LNG estimated to be handled.	
4.	Operating Costs:	
(i)	Power cost: Considering the power consumption at 4 tons per day unit rate of ₹36000 per ton and by considering the period at 365 days, the MBPT is seen to have arrived at the power cost of ₹ 5.26 crores in the calculation. In this regard, the MBPT to clarify/furnish the following:	Energy consumption for the facility has been assumed by considerable research through secondary sources in the market. Operating data on other FSRU currently operating across the globe is very limited. Hence, the report available for a similar facility to be set up in Myanmar has been referred to in this case. While 40 tonnes is the fuel required for the entire operation of the FSRU per day (including the regasification), 10% of that is for operations (unloading of LNG into the FSRU) The facility shall be operated using HSD (High Speed Diesel) as fuel and the cost of HSD has been assumed as ₹ 36000 per Ton. Power required for the facility shall be generated through DG set to be installed at the project site. Hence, the project operation will only involve cost of fuel so required. As explained earlier most of the assumptions have been validated through secondary research or the limited data available on similar facilities (FSRU)
(a)	MBPT to furnish the basis for considering the power consumption at 4 tons per day with necessary workings.	
(b)	It is not clear how the cost of power has been considered at ₹36000/- per ton. MBPT to furnish documentary evidence or workings in support of the proposed rate.	(The MBPT vide its email dated 11 December 2015 has furnished documentary evidence in support of fuel charges. As per the document furnished, the rate for HFHSD at Mumbai is indicated at ₹.63102.46 per tonne)
(c) (i)	Though in the workings, the power consumption has been considered at 4 tons per day, the MBPT in the note given in Annexure VI of its proposal has stated that the fuel requirement of the complete project is about 40 tons per day and that about 10% of the total fuel consumption at 4 tons per day has been considered as part of O & M cost of cargo handling. MBPT to clarify whether the envisaged project would involve power cost or fuel cost.	
(ii)	The basis for considering 10% of the total fuel consumption to be furnished.	(The MBPT vide its separate email dated 11 December 2015 has <i>inter alia</i> , stated that the fuel cost of 4 tonnes per day is considered to berth operation days only.)
(ii)(a)	MBPT to confirm whether the rate of depreciation considered at 3.70% on the asset block is as per the provisions of the Companies Act, 2013.	Depreciation rate is assumed in line with Companies Act of 2013. i.e. 30 years for civil assets and 15 years for Mechanical & Electrical assets as per Schedule II of Companies Act, 2013.
(b)	If the asset block of ₹.349.29 crores consist of civil cost, equipment cost and Miscellaneous cost, then it is necessary to adopt the rate of depreciation relevant for the concerned item of cost as prescribed in the Companies Act, 2013.	
(c)	The MBPT also to furnish workings for the total deprecation considered giving reference to the requisite prescription	

	contained in the Companies Act, 2013, alongwith a supporting document, indicating the said rate of depreciation.	
(iii)	<p>Licence fees:</p> <p>The MBPT has indicated the licence fee as ₹150/- per sq. mtr. It has, however, not indicated the quantum of area considered for calculation of licence fees. Further, in the absence of requisite details/workings, it is not found possible to check the correctness of the licence fee amount of ₹0.84 crores. The MBPT to, therefore, furnish the basis for considering the said rate by giving reference to its Scale of Rates and supported by necessary workings.</p>	<p>Total area is 56000 sq. mtr and the License fee is based on approved rate for OCT project i.e. @₹.150 per sq.mtr.</p> <p>Subsequently, the MBPT vide its email dated 11 December 2015 has confirmed that the licence fee of ₹.150/- per sq.m per annum has been considered in the proposal.</p>
(iv)	<p>Although the 2008 upfront guidelines restrict the operating cost at 1% of the berth cost, the asset requires adequate insurance coverage and the fact that the value of the asset will depreciate due to wear and tear can also not be denied. While fixing upfront berth hire at the other Major Port Trusts, this position has been recognised and the cost of insurance and depreciation have been considered to assess the annual revenue requirement from berthing service. In view of the position explained above, the element of insurance cost @ 1% and depreciation cost as per the Companies Act, 2013, is estimated by MBPT in this case also while estimating the operating cost for berth hire service. The requisite prescription contained in the Companies Act, 2013, along with a supporting document, indicating the said rate of depreciation to be furnished.</p>	Complied as suggested by TAMP.
5.	Apportionment of Annual Revenue Requirement:	
(a)	<p>Though the MBPT has apportioned 5% of the Annual Revenue Requirement (ARR) relating to the Cargo handling activity towards Miscellaneous charges, no rate is seen to have been proposed by the MBPT towards Miscellaneous charges in the proposed Scale of rates. The MBPT to propose a rate for Miscellaneous charges in the Scale of rates, alongwith a note listing down the services that would be included within the scope of the proposed miscellaneous levy.</p>	Miscellaneous charges has been considered and included in the revised proposal.
(b)	<p>Similarly, the MBPT has not furnished workings to arrive at the proposed berth hire charges from the ARR relating to the berthing activity. Please furnish the same. While doing so, the average number of LNG Carriers envisaged per annum alongwith the average GRT of each LNG Carrier may also be factored in the calculation of berth hire charges.</p>	Calculation for berth hire charges has been included in the Revised proposal.
(c)	<p>Provisions governing levy of priority berthing charges as per the Government policy and keeping in view the provisions prescribed in the existing Scale of Rates of MBPT to be proposed, if required.</p>	As far as FSRU facilities are concerned vessel will only call at the terminal when the operator chooses to call subject to availability of storage volume in the FSRU. Hence, priority berthing is not applicable here.
6.	Scale of Rates:	
(i)	<p>It is desirable that the tariff schedule is formulated in such a way to avoid disputes in future between the Port Trust and the operator and between the operator and the users of the facility. In the proposed tariff Schedule furnished by MBPT, the following deficiencies are noticed:</p>	Suggestion of TAMP has been considered in the preparation of the Revised proposal.
(a)	No definitions for the terms used in the Scale of Rates have been proposed.	
(b)	No conditionality's with reference to levy of berth hire have been proposed.	
(c)	The services that would be covered under the proposed handling charges are not listed.	
(d)	The rate towards 'Miscellaneous charges' has not been proposed.	
(e)	The services covered by the levy of miscellaneous charges are not listed.	
(f)	A general note with regard to indexation of the tariff caps to	

	inflation has not been proposed by the Port in the tariff schedule.	
	The MBPT to take note of the above said deficiencies and also other points, if any, and propose a complete tariff Schedule.	
(ii)	The rate for Cargo handling charges and the berth hire charges is seen to have been prescribed in dollar terms. In this regard, MBPT to note that it has already been decided by this Authority in other upfront/reference tariff cases that prescribing dollar denominated upfront tariff would not be appropriate which will have a validity of 30 years. Firstly, applying a WPI based escalation on a foreign currency is not correct. Secondly, the foreign exchange variation over the next 30 years cannot be predicted. In case of any abnormal variations, either the users or the operator will have to bear the incidence, depending on which side the appreciation takes place. This Authority has, therefore, been prescribing the upfront tariff in rupee denomination. Therefore, the MBPT to prescribe the proposed charges in rupee terms only.	
(iii)	Incidentally, since no dollar denominated tariff would be prescribed, the conditionalities governing recovery of dollar denominated charges in Indian Rupees, as proposed by the MBPT may not be relevant.	
7.	Performance Standards: The conditionalities governing the performance standards for the various cargoes to be also proposed to avoid ambiguity and dispute in future.	Performance Standard shall only be fixed for unloading of LNG and the same is assumed as 2300T/hr. Subsequently, the MBPT vide its email dated 11 December 2015 has, <i>interalia</i> , confirmed that the performance standard relating to turnaround time of a vessel (30 hours) specified in the proposal is correct.

6. A joint hearing on the case in reference was held on 26 November 2015 at the office of this Authority in Mumbai. The MBPT made a brief power point presentation of its proposal. At the joint hearing, MBPT, users/user organisations and Prospective bidders have made their submissions.

7.1. As stated earlier, the MBPT while furnishing the information /clarification sought by us, has revised its proposal. Therefore, as agreed at the joint hearing, the MBPT was requested vide our letter dated 30 November 2015 to circulate its revised proposal to all the users/prospective bidders. All the concerned users /prospective bidders were also requested vide our letter dated 30 November 2015 to furnish their comments on the revised proposal of MBPT with a copy endorsed to this Authority, within a week. The MBPT was also requested to respond to the submissions to be made by the users/prospective bidders within 3 days thereafter.

7.2. In this connection, MBPT vide its email dated 11 December 2015 has stated that, it has circulated the revised proposal to Prospective Bidders on 01 December 2015, requesting them to offer their comments by 4 December 2015. The MBPT has also stated that, they have not received any comments from bidders and that they presume that the bidders do not have any queries regarding the revised proposal.

8.1. As stated earlier, the MBPT while furnishing the information /clarification sought by us vide its letter dated 01 December 2015 has revised its proposal. A comparative position of the initial proposal of November 2015 vis-à-vis the revised proposal of December 2015 is given below:

Particulars	Proposal dated 09.11.2015	Revised Proposal dated 01.12.2015
<u>Optimal Capacity</u>		
<u>Optimal Quay Capacity</u>		
Share of capacity of LNG (S1)	70%	100%
Handling rate of LNG per hour (Tonnes per Hour) (P1)	250	2300
Optimal Capacity of the Berth (0.7 utilisation * S1 * P1 * 365 days * 24 hours)	1533000	14103600

<u>Optimal Capacity of the Regasification Unit</u>		
Average parcel size (in MT)	Not worked out in the initial proposal	65000
No. of days required to evacuate one parcel of Regasified LNG		4.74
Evacuation of Regasified LNG in MT per day (E)		13698.63
Optimal Capacity of the Regasification Unit (0.7 utilisation * 365 days * E)		3500000
Optimal Capacity (lower of A and B) (in Metric Tonnes)		3500000
Optimal Capacity (in Million Metric Tonnes)	1.53	3.50
<u>Capital Cost</u>	₹ in crores	
<u>Cargo Handling Activity</u>		
(i) Civil Cost		
- Port Control Building	Break up not furnished.	5.00
- Pump House Building		5.00
- Walkways		4.00
- Navigational Aids		6.00
- Miscellaneous Costs @ 5%		1.00
Total	35.32	21.00
(ii) Mechanical/Equipment Cost		
- Equipment	Break up not furnished.	75.00
- Fire Fighting facilities		25.00
- Piping (material supply)		15.00
- Piping installation		15.00
- Cables and installation		8.00
		(₹ in crores)
- Supports and installation		12.00
- Miscellaneous Costs @ 5%		7.50
Total	313.97	157.50
Total Capital Cost for Handling Activity (i + ii)	349.29	178.50
Berth Hire Activity		
- Unloading platform	Break up not furnished.	20.00
- Mooring Dolphins		36.00
- Breasting Dolphins		64.00
- Port Craft jetty		5.00
- Shore approach facility		25.00
- Dredging		202.00
- Miscellaneous Costs @ 5%		17.60
Total	469.73	369.60
Total capital cost for Berth hire Activity	469.73	369.60
Total Capital Cost (A + B)	819.03	548.10

<u>Operating Cost for Cargo Handling Activity</u>		
		(₹ in crores)
(a) Fuel Cost	5.26	3.68
(b) Repairs and Maintenance		
- Civil Assets	0.00	0.21
- Mechanical & Electrical Equipment including spares	6.28	3.15
(c) Insurance	3.49	1.79
(d) Depreciation	12.94	
- Civil Work		0.70
- Mechanical Work	0	10.50
(e) License Fee (56000 sq.m * 150 per sq.m per annum)	0.84	0.84
(f) Other Expenses (1% on gross value of assets)	3.49	1.79
Total Operating Cost	32.30	22.65
<u>Estimated Revenue Requirement</u>	-	
(a) Total Operating Cost	32.30	22.65
(b) Return on capital Employed @ 16%	55.89	28.56
(c) Total Revenue requirement from cargo handling activity	88.19	51.21
<u>Apportionment of Revenue Requirement</u>		
(a) Cargo Handling Charges (95% of ARR)	83.78	48.65
(b) Miscellaneous Charge (5% of ARR)	4.41	2.56
(d) Total Revenue requirement from cargo handling activity	88.19	51.21
<u>Cargo Handling charge</u>	-	
(a) Cargo Handling Charge		
- Revenue Requirement (Amount in ₹)	8378000000	486523975
- Optimal Capacity of LNG	1530000	3500000
- Per Tonne rate	546.51	139.00
(c) Miscellaneous Charge		
- Revenue Requirement (₹ in INR)	44100000	25606525
- Capacity (Lakh Tonnes per annum)	1533000	3500000
- Miscelleneous Charge (₹ per tonne)	28.82	7.32
<u>BERTH HIRE CHARGES</u>	-	
<u>Revenue Requirement</u>		
(a) Repairs & Maintenance Charge	4.70	1.58
(b) Depreciation	0.00	5.25
(c) Insurance	0.00	1.58
(d) Other Expenses	0.00	1.58
(e) Maintenance cost on Dredging	0.00	10.61

Subtotal (i)	4.70	20.58
Return on capital Employed @ 16%	75.16	59.14
Total Revenue requirement from Berthing services	79.85	79.72
Berth hire charges (per GRT per hour)	520.87	4.16

8.2. A comparative position of the rates proposed by MBPT in its initial proposal of November 2015 vis-à-vis revised proposal of December 2015 is given below:

Particulars	(Rate in ₹)	
	Proposal dated 09.11.2015	Revised Proposal dated 01.12.2015
Cargo Handling Charges (per ton of LNG)	546.51	139.00
Berth Hire Charges (per GRT per hour)	US\$ 0.04472	4.16
Miscellaneous	4.41	7.32

9. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at our website <http://tariffauthority.gov.in>

10. With reference to the totality of the information collected during the processing of the case, the following position emerges:

- (i) (a) In order to meet the growing market demand of natural gas in the western coast of India, Mumbai Port Trust (MBPT) has decided to develop a Floating Storage and Regasification Unit (FSRU) in Mumbai harbor on Design, Build, Finance, Operate and Transfer (DBFOT) basis. The scope of the project as envisaged by MBPT involves import of the Liquefied Natural Gas (LNG) into the FSRU and transfer of the Liquefied Natural Gas (LNG) from the FSRU to the Regasification Unit for conversion of LNG into gas at the Regasification Unit and thereafter, distribution of gas through submarine pipeline and national pipeline grid of Gas Authority of India (GAIL) to be supplied to end users. In other words, the project of MBPT involves two stages of operation viz.,
 - (i) Import of LNG at the berth and transfer of the LNG from the berth to the Regasification Unit.
 - (ii) Conversion of LNG into gas at the Regasification Unit and distribution of gas through submarine pipeline and national pipeline grid of Gas Authority of India (GAIL) to be supplied to end users.
- (b) However, the proposal of the MBPT is to the limited extent of fixing Reference Tariff for offloading of Import LNG Cargo from LNG carriers in the FSRU unit in pursuance of the Reference Tariff Guidelines. In this regard, it is relevant to mention here that Section 48(1) of the Major Port Trusts Act, 1963, (MPT Act) read with Section 42 mandates this Authority to frame Scale of Rates at which, and a statement of conditions under which, any of the services specified under Section 48(1) shall be performed by a Board or any other person authorised under section 42 at or in relation to the port or port approaches. The services specified under Section 48(1) includes landing of goods from vessels to any berth, among other places, within the limits of the port or port approaches. The services specified thereunder also includes storage of goods on any such place.

The envisaged project involves construction of berthing structure and the role of the BOT operator is to receive LNG carriers, thereat among other roles. One of the services of the BOT operator of receiving cargo (LNG) is also covered by Section 42 of the MPT Act. The BOT operator will also store the LNG cargo received at the Project. The MBPT has reported that the location of the project is within the Mumbai Port Limits. Thus, with regard to the MBPT proposal in reference, this Authority is required to fix tariff in relation to the 1st stage of operation viz., Import of LNG at the berth and transfer of the LNG from the berth to the Regasification Unit, including storage of LNG cargo at the facility, which falls within the ambit of tariff regulation as per provisions of the MPT Act.

The 2nd stage of operation (relating to conversion of LNG into gas at the Regasification Unit) is not covered either by Section 48 or section 42 of the MPT Act.

- (ii) Clause 2.4 of the tariff guidelines of 2013 stipulates that if in the view of the Major Port Trust, the tariff determined for a particular commodity under 2008 guidelines at that Major Port Trust or any other Major Port Trust is not a representative Reference Tariff for that commodity, then the Major Port is free to approach this Authority with a proposal to fix Reference Tariff under 2008 guidelines for the project giving detailed and sufficient justification. Since there is no reference tariff available for offloading of LNG cargo at a FSRU at any other Major Port Trust, the MBPT has come up with a proposal to fix Reference tariff based on the 2008 Upfront tariff guidelines, in line with the stipulation contained in clause 2.4 of the Reference Tariff Guidelines. The MBPT has furnished the proposed Reference Tariff Schedule and the Performance Standards.
- (iii) The cargo proposed to be handled under this project is LNG only, as confirmed by the MBPT. Based on this position, the MBPT is seen to have considered the norms prescribed in the 2008 upfront tariff guidelines for a Liquid terminal, as base to arrive at the handling charges. The approach adopted by MBPT to consider the norms prescribed in the 2008 upfront tariff guidelines for a liquid terminal, as base to arrive at the handling charges of LNG, is considered in this analysis.
- (iv) The MBPT had initially filed the proposal in November 2015. Subsequently, while responding to the additional information/classification sought by us, the MBPT vide its letter dated 01 December, 2015 has revised its proposal. The revised proposal of December, 2015 alongwith the information/clarification furnished by the MBPT during the proceedings of the case in reference is considered in the analysis.
- (v) Optimal Capacity:
 - (a) Quay capacity:
 - (i) In its initial proposal of November, 2015, the MBPT, based on the upfront tariff fixation guidelines for liquid cargo terminal, had worked out the optimal capacity of the facility at 1.53 million MT per annum, based on the handling of 100% LNG cargo and by considering the handling rate in respect of the LNG at 250 tonnes/hour for 24 hours and 365 days at 70% utilization.
 - (ii) Subsequently, in its revised proposal of December 2015, the MBPT, on the ground that the unloading rate of 250 tonnes per hour as prescribed in the TAMP guidelines is with reference to lower capacity LNG vessels and that since they envisage handling of higher capacity vessels, MBPT is seen to have calculated the capacity at 14.103600 million MT per annum, by considering the unloading rate at 2300 tonnes per hour for 24 hours and 365 days at 70% utilization of the capacity.
 - (b) Capacity of the Regasification Unit:
 - (i) Considering the average parcel size of LNG Vessels at 65000 tonnes and considering the time taken to evacuate one parcel of Regasified gas at 4.74 days, the MBPT has arrived at the optimal capacity of the Regasification unit by considering the operation for 365 days and at 70% utilization at 3.50 million metric tonnes per annum i.e. $[(65000 / 4.74) * 365 * 70\%]$.
 - (ii) The average parcel size of LNG Vessels at 65000 tonnes is reported to be based on the market details. The evacuation output per day of regasified LNG, which is worked out at 13698.63 tonnes (65000 / 4.74 days) is reported to be based on a primary research. A slight calculation error in the working of MBPT in the evacuation output per day of regasified LNG has been rectified. The average parcel size of the vessel and evacuation rate as furnished by the MBPT are relied upon.
 - (iii) Based on the above slight moderation, the optimal capacity of the regasification unit has been worked out at 3503692 tonnes per annum, instead of 3500000 tonnes per annum calculated by the MBPT.
 - (c) Thus, 3.50 million metric tonnes per annum, being the lower among the two capacities viz., quay capacity of 14.10 million metric tonnes per annum and capacity of the regasification unit at 3.50 million metric tonnes per annum, has been considered as the optimal capacity of the facility.
 - (d) The optimal capacity is a critical factor in determination of the reference tariff and if the parameters considered in determining the reference tariff now, is improved at a later date, it

may result in unintended gain to the operator. In the case in reference, it can be seen that there is a wide gap in the two capacities viz., quay capacity and capacity of the regasification unit. In other words, the quay has a capacity to handle upto 14.10 million metric tonnes per annum, however, in view of the limitation in the capacity of the regasification unit, the optimal capacity of the facility has been restricted by the MBPT to the capacity of the regasification unit. In such a scenario, there is a possibility that in the event of development of more regasification units at a later stage it may result in unintended gain to the operator. In view of the above position, it is brought to the notice of the MBPT that the tariff is subject to review in the event of development of more Regasification units, which may lead to increase in the optimal capacity of the Regasification units. In this connection, the port is advised to incorporate an appropriate clause to this effect in the bid documents to be issued and in the BOT agreement to be signed with the successful bidder. It is relevant to state that a similar approach was adopted in case of fixation of upfront tariff for dry bulk terminal off Tekra near Tuna at port of Kandla and while fixing the tariff for the Single Point Mooring (SPM) operations and allied facilities in Gulf of Kutch at the Kandla Port Trust in January 2011.

(vi) Capital costs:

(a) The total cost of the project is envisaged at ₹ 548.10 crores. Out of this, ₹ 178.50 crores is towards cargo handling activity and the balance ₹ 369.60 crores is towards berthing activity.

(b) Cargo handling activity:

(i) Out of the capital cost pertaining to cargo handling activity at ₹178.50 crores, the cost of civil assets comprising of cost of Port Control Building, Pump House Building, Walkways and Navigational Aids and Miscellaneous cost at 5% of the cost of civil assets, is envisaged at ₹ 21 crores.

(ii) The upfront tariff guidelines broadly indicate the civil works involved for the liquid cargo terminal and require the port to estimate the civil cost. The nature of the civil works proposed to be undertaken at the facility generally adheres to normative list of civil works stipulated in the guidelines for the liquid cargo terminal.

(iii) In spite of a specific request, the MBPT has not furnished the basis for the quantum of each item of civil work considered by it to estimate the civil capital costs under cargo handling activity. Nevertheless, the civil cost considered by the MBPT in its proposal is seen to be as per the Feasibility Report and hence relied upon in the analysis.

(iv) The cost of equipment considered at ₹ 157.50 crores comprises of cost of Equipment, Fire Fighting facilities, Piping (material supply), Piping installation, Cables and installation, Supports and installation and Miscellaneous Costs @ 5% of the Equipment cost.

(v) In spite of a specific request, the MBPT has not furnished any analysis supported with workings to justify the number of each type of equipment envisaged to be used at the facility to handle LNG to show that given the productivity of each type of the equipment, the quantity of different equipment commensurate with the quantity of LNG estimated to be handled. The MBPT has also not furnished any documentary evidence in support of cost of each of the equipment. Nevertheless, the equipment costs considered by the MBPT in its proposal is seen to be as per the Feasibility Report and hence relied upon in the analysis.

(vi) Under the civil capital cost and equipment cost, the JNPT has considered miscellaneous capital cost @ 5% of the estimated civil cost and equipment cost respectively. In this regard, it is relevant to mention here that the Upfront tariff guidelines of 2008 stipulate estimating Miscellaneous capital cost @ 5% of the total of the estimated civil and equipment. The MBPT instead, has separately considered the miscellaneous cost under the respective category of Capital cost.

(c) Berthing activity:

(i) The MBPT has estimated the capital costs relating to berthing activity to the tune of ₹369.60 crores. This estimated cost pertains to Unloading platform, Mooring Dolphins, Breasting Dolphins, Port Craft jetty, Shore approach facility, Dredging and Miscellaneous cost @ 5%.

- (ii) In spite of a specific request, the MBPT has not furnished the basis for the quantum of each item of civil work considered by it to estimate the civil capital costs including the cost of dredging under berthing activity. Nevertheless, the civil costs considered by the MBPT in its proposal is seen to be as per the Feasibility Report and hence relied upon in the analysis.
- (iii) The MBPT has considered miscellaneous capital cost @ 5% of the estimated capital cost relating to berthing activity. Though the Upfront tariff fixation guidelines of 2008 stipulate estimation of Miscellaneous capital cost @ 5% of the total of the estimated civil cost in case of handling activity, the guidelines do not specifically provide for estimation of miscellaneous capital cost under berthing service. It is noteworthy that in many cases relating to fixation of the upfront tariff for various projects at various major port trusts, the miscellaneous capital cost at 5% has been considered to meet contingencies under the Berthing Service. Keeping in view the position considered in the various cases, the miscellaneous capital cost under the berthing activity at 5% of the capital cost of berth is taken into account, as proposed by the port.
- (vii) Return on capital employed is calculated at 16% of the estimated capital cost as per the norms prescribed in the guidelines.
- (viii) Operating cost:
 - (a) Cargo Handling activity:
 - (i) Fuel cost:
 - (a) The fuel cost has been estimated by the MBPT by considering a consumption of 4 tonnes of fuel per day for 256 days at the rate of ₹ 36000 per tonne of fuel.
 - (b) The MBPT has stated that while 40 tonnes of fuel would be required for the entire operation of the FSRU per day (including the regasification), 10% of 40 tonnes i.e. 4 tonnes of fuel has been considered by it towards operation relating to unloading of LNG into the FSRU. The assumption of consumption of 4 tonnes of High Speed Diesel (HSD) per day is reported to be based on considerable research through secondary sources in the market and based on operating data on other FSRUs. The position as reported by the MBPT is relied upon.
 - (c) Given that the fuel is envisaged to be utilized towards operation relating to unloading of LNG into the FSRU, the MBPT has subsequently stated that the fuel cost of 4 tonnes per day is considered towards berth operation days only. Since the operation at the berth would be for about 63.41 days i.e. $[3.5 \text{ MTPA} / (2300 \text{ tonnes per hour} \times 24 \text{ hours})]$, the fuel cost has been considered in respect of 63.41 days, as requested by MBPT.
 - (d) When requested to furnish documentary evidence in support of the fuel cost of ₹ 36000/- per tonne, the MBPT has furnished a document which reflects the cost of per tonne of HSD at ₹ 63102.46. The same has been considered in our analysis.
 - (ii) Power cost:

According to MBPT, the power required for the facility shall be generated through DG set to be installed at the project site as well as the Boil-Off-Gas (BOG) returned to the LNG Vessel for liquefaction and storage and hence, the MBPT has not taken into account any power cost in its proposal.
 - (iii) Repairs and maintenance cost has been estimated by the MBPT at 1% of the civil assets and 2% of the equipment costs. This is seen to be in line with the norms prescribed in the guidelines and hence accepted.
 - (iv) Insurance cost and other expenses each has been estimated by MBPT at 1% of the gross fixed assets. This is also seen to be in line with the norms prescribed in the guidelines and hence accepted.

- (v) Depreciation has been computed by MBPT @ 3.34% on civil cost and 6.67 % on equipment cost. The rate of depreciation on civil cost and equipment cost have been considered at 3.17% and 6.33% respectively in line with the rates of depreciation prescribed in the Companies Act, 2013.
- (vi) Licence fee has been calculated by the MBPT for an area of 56000 sq. metres at the rate of ₹ 150/- per sq.m per annum. The rate of License fee at ₹ 150/- per sq.m is reported to be based on approved rate for Off-shore Container Terminal (OCT) project at MBPT. This position is relied upon.

(b) Berthing activity:

The guidelines require the operating cost for berthing service to be estimated at 1% of the berth cost. In addition to operating cost, the MBPT has considered insurance, depreciation, other expenses and maintenance dredging, while estimating the operating cost of berthing service.

Although the guidelines restrict the operating cost at 1% of the berth cost, the asset requires adequate insurance coverage and the fact that the value of the asset will depreciate due to wear and tear can also not be denied. While fixing upfront berth hire at the other Major Port Trusts, this position was recognised and the cost of insurance and depreciation were considered to assess the annual revenue requirement from berthing service.

In view of the position explained above, the element of insurance cost @ 1% and depreciation cost @ 3.17% are considered in this case also while estimating the operating cost for assessment of the revenue requirement from berth hire service. However, cost towards 'Other Expenses' considered by MBPT is not considered in our analysis. There is no provision to consider other expenses in the guidelines. Further, given that the maintenance cost on the capital cost of dredging has been taken into account by us, no separate component of maintenance dredging is considered as cost under berthing activity. On the whole, there is only marginal difference of ₹.1.47 crores between the amount computed by MBPT and the amount computed by us.

- (ix) The statement for fixing Reference tariff submitted by the MBPT has been modified in line with the above analysis. A copy of the modified statement is attached as **Annex - I**.

(a) Cargo handling activity:

- (i) The annual revenue requirement for the cargo handling activity which is the sum of the operating cost and return on capital employed works out to ₹ 48.57crores as against the annual revenue requirement of ₹ 51.27 crores, as estimated by the MBPT.
- (ii) The MBPT has apportioned 95% of the total revenue requirement towards handling charges and 5% towards miscellaneous charge, as stipulated in the upfront guidelines for liquid bulk terminal.
- (iii) Considering the estimated annual revenue requirement pertaining to the cargo handling activity and the optimal capacity, the per tonne handling rate in respect of the LNG cargo works out to ₹ 131.68 per tonne as against ₹ 139/- per tonne proposed by the MBPT.
- (iv) Based on the position that the FSRU facility shall receive only imported LNG and that there shall be no coastal movement, the entire 100% of the LNG cargo as well as the no. of the vessels have been considered as foreign in nature. This position is relied upon in the analysis. However, for the sake of prescription, coastal rate for handling LNG has been prescribed at 60% of the cargo related charges, in line with the Government policy.
- (v) Considering 5% of the total revenue requirement related to handling activity and the total optimal capacity, the miscellaneous levy works out to ₹6.93 per tonne. The miscellaneous levy is seen to cover miscellaneous services such as cleaning the wharf, flow metering, pollution control etc.

(b) Berthing activity:

Based on the analysis explained earlier, the revenue requirement from berthing service works out to ₹78.24 crores, as against ₹79.72 crores as estimated by the MBPT. The MBPT has proposed berth hire for foreign going vessel at ₹4.16 per GRT per hour or part thereof.

Considering the ship day output of 55200 tonnes per day (2300 tonnes x 24 hours), optimal capacity and parcel size of the vessels, the MBPT has arrived at the number of berth days. Thereafter, by considering the factor of 24 hours per day, the MBPT has arrived at the number of berth hours. Thereafter, considering the GRT of the vessels, the MBPT has arrived at the total GRT hours. Thus, by taking into account the annual revenue requirement from berthing activity and the total GRT hours, the MBPT has arrived at the berth hire charge of ₹ 4.16 per GRT per hour. The approach adopted by the MBPT to arrive at the berth hire charges is in line with the approach adopted in fixation of other reference tariff cases. However, a minor change in the optimal capacity (as discussed earlier) has resulted in the berth hire charge of ₹ 4.076 per GRT per hour instead of ₹ 4.16 per GRT per hour as proposed by the port.

It has already been decided by this Authority while finalising the upfront/reference berth hire at the other Major Port Trusts to approve the berth hire charge in Rupee term only. The proposal of the MBPT for rupee denominated berth hire is in line with the decision taken by this Authority in the other upfront/reference tariff cases.

- (x) In the proposed reference tariff schedule, the MBPT has proposed definitions for common terms like “foreign vessel” and “per day”. These definitions are found to be in line with the definitions prescribed for the respective terms in the other Reference tariff cases and Scale of Rates of other major ports and private terminals. The MBPT has also defined FSRU as ‘Floating Storage and Regasification Unit’.

- (xi) The Government of India in the Ministry of Shipping (MOS) under cover of its letter No. PT-11033/51/2014-PT dated 11 November 2014 has forwarded a copy of the guidelines on priority berthing of coastal vessels at Major Port issued vide letter No. PT-11033/51/2014-PT dated 4 September 2014 to this Authority. Accordingly, this Authority vide its Order no. TAMP/52/2014-Genl. dated 28 November 2014 has, inter alia, approved the replacement of definition of ‘Coastal Vessel’ prescribed in the existing SOR of all the Major Port Trusts as follows:

“Coastal vessel” shall mean any vessel exclusively employed in trading between any port or place in India to any other port or place in India having a valid coastal licence issued by the Director General of Shipping/Competent Authority.’

The definition of Coastal Vessel as proposed by the MBPT is also in line with the above mentioned definition of ‘Coastal Vessel’.

- (xii) In the proposed reference tariff schedule, under the heading of ‘Definitions’, the MBPT has proposed a note to the effect that a day shall be reckoned as a calendar day from 0800 hours to 0800 hours or part thereof for the purpose of demurrage charges. This note has been replaced with ‘Day Shall mean the period starting from 0800 hours of a day and ending at 0800 hours of the following day’, in line with the definition prevailing in the existing Scale of Rates of MBPT.
- (xiii) The MBPT has proposed general conditionalities prescribing criteria for categorization of a vessel as a foreign going vessel or coastal vessel. These proposed conditionalities have been modified in line with the amendments effected vide Order No. TAMP/53/2015-VOCPT dated 26 November, 2015, wherein all the Major Port Trusts have been directed to amend their existing Scale of Rates by suitably incorporating the amended provisions.
- (xiv) The MBPT has proposed some general conditionalities like conditionalities governing levy of interest on delayed payments/refunds, rounding off bills, non-levy of charges for delay beyond a reasonable level attributable to the terminal operator, rounding off weight, not entertaining refund claims for amount less than ₹ 100/-, which are found to be in line with the general conditionalities prescribed in the Upfront tariff schedule of various major port trusts.
- (xv) The conditionalities prescribing 60% concessional tariff and conditionalities governing the flexibility provided to the terminal operator to levy charges lower than ceiling rates, which have not been proposed by MBPT, are also prescribed in the Reference tariff schedule.
- (xvi) In the Berth hire Schedule, the common conditionalities like the period of berth hire to be calculated from the time vessel occupies the berth, Berth hire includes charges for services rendered at the berth, such as occupation of berth, rubbish removal, cleaning of berths, fire watch, etc, and no berth hire to

be levied for the period when the vessel idles at the berth for continuous one hour or more due to breakdown of terminal operator's equipment or power or for any other reasons attributable to the terminal operator, stoppage of berth hire after the vessel signaling readiness to sail, exclusion of the ship's waiting time for want of favorable tide conditions, inclement weather, and due to lack of night navigation in the time limit of 4 hours prescribed for the cessation of berth hire, Penal Berth hire to be equal to one-day's (24 hours) berth hire charge for a false signal, definition for "False signal", are seen to be in line with the conditionalities prescribed at the Scale of Rates of the port and also in other upfront/reference tariff Schedule.

- (xvii) The MBPT has proposed a provision under the Schedule of Cargo handling charges to state that the handling charges prescribed is a composite charge for (i) unloading of the cargo from the vessel in to the FSRU storage tanks and (ii) Usage of Loading/unloading equipment. The MBPT has also stated that the composite charge includes wharfage and supply of labour, wherever necessary. The proposed note is approved.
- (xviii) Under the Miscellaneous charge schedule, a note has been prescribed stating that miscellaneous charge is a composite charge for provision of all miscellaneous services such as cleaning the wharf, flow metering, pollution control etc. The proposed note is approved.
- (xix) As per clause 2.8 of the upfront tariff Guidelines of 2008, the tariff caps will be indexed to inflation but only to an extent of 60% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) occurring between 1 January 2008 and 1 January of the relevant year. Such automatic adjustment of tariff caps will be made every year and the adjusted tariff caps will come into force from 1 April of the relevant year to 31 March of the following year. In the instant case, since the estimation of capital cost and unit rate of operating cost considered in the reference tariff calculation are as of the year 2015, it is found appropriate and relevant to prescribe the base WPI to be considered for automatic adjustment every year as on 1 January 2015.
- (xx) Clause 2.2 of the revised tariff guidelines of 2013 requires this Authority to prescribe the Reference Tariff along with the Performance Standards. Though the revised guidelines of 2013 do not require this Authority to go into the Performance Standards proposed by the port it may not be unreasonable to assume that the ports would propose reasonable and achievable Performance Standard.

The MBPT has proposed the Performance Standards for handling of import LNG cargo for regasification in the FSRU. The MBPT has stated the Gross Berth Output to be 2300 MT/hour and the Turnaround Time for the vessels at 30 hours.

The prescription of Gross Berth Output at 2300 MT/hour is seen to be as per the ship day output considered in the optimal capacity calculation and hence is prescribed as one of the Performance Standard. The Turnaround Time for the vessels at 30 hours may also be prescribed as another Performance Standard.

Recognizing that clause 2.2. of the revised guidelines of 2013 requires this Authority to notify the Performance Standards, the Performance Standards as proposed by the MBPT, is notified along with the Reference Tariff Schedule.

11.1. Subject to above, the Reference Tariff Schedule along with conditionalities governing the Reference Tariff has been modified.

11.2. The modified Reference Tariff Schedule is attached as **Annex-II** and the Performance Standards as proposed by the MBPT is attached as **Annex-III**.

11.3. In the result, and for the reasons given above and based on a collective application of mind, this Authority approves the modified Reference Tariff Schedule and notifies it alongwith the Performance Standards.

11.4. As per clause 2.5 of the Revised Tariff Guidelines 2013, the Reference Tariff and Performance Standards notified by this Authority shall be mentioned in the bid document and subsequently in the Concession Agreement in respect of PPP Projects. Accordingly, the MBPT is advised to incorporate the Reference Tariff and Performance Standards, in the bid document and subsequently in the Concession Agreement in respect of PPP Projects as agreed by the port.

12.1. From the date of Commercial Operation (CoD) till 31st March of the same financial year, the tariff would be limited to the indexed Reference Tariff relevant to that year, which would be the ceiling. The aforesaid Reference

Tariff shall be automatically revised every year based on an indexation as provided in para 2.2 of the tariff guidelines of 2013 which will be applicable for the entire concession period.

However, the PPP operator would be free to propose a tariff along with Performance Standards (the “Performance Linked Tariff”) from the second year of operation onwards, over and above the indexed Reference Tariff for the relevant financial year, at least 90 days before the 1st April of the ensuing financial year. Such Performance Linked Tariff shall not be higher than 15% over and above the indexed Reference Tariff for that relevant financial year (and this will be the Tariff Cap). The Performance Linked Tariff would come into force from the first day of the following financial year and would be applicable for the entire financial year.

12.2. The proposal shall be submitted to this Authority along with a certificate from the independent engineer appointed under the Concession Agreement of the Project indicating the achievement of Performance Standards in the previous 12 months as incorporated in the Concession Agreement or for the actual number of months of operation, in the first year of operation as the case may be.

12.3. On receipt of the proposal, this Authority will seek the views of the MBPT on the achievement of Performance Standards as outlined in para 5 of the tariff guidelines of 2013, within 7 days of receipt.

12.4. In the event of Operator not achieving the Performance Standards as incorporated in the Concession Agreement in previous 12 months, this Authority will not consider the proposal for notifying the Performance Linked Tariff for the ensuing financial year and the Operator shall be entitled to only the indexed Reference Tariff applicable for the ensuing financial year.

12.5. After considering the views of the MBPT, if this Authority is satisfied that the Performance Standards as incorporated in the Concession Agreement have been achieved, it shall notify the performance linked tariff by 15th of March to be effective from 1st of April of the ensuing financial year.

12.6. While considering the proposal for Performance Linked Tariff, this Authority will look into the Performance Standards and its adherence by the Operator. This Authority will decide on the acceptance or rejection of the Performance Linked Tariff proposal based on the achievement or otherwise of the Performance Standards by the operator. Determination of indexed Reference Tariff and Performance Linked Tariff will follow the illustration shown in the Appendix attached to the tariff guidelines of 2013.

12.7. From the third year of operation, the Performance Linked Tariff proposal from the PPP operator shall be automatically notified by this Authority subject to the achievement of Performance Standards in the previous 12 months period as certified by the Independent Engineer. The PPP operator, for the Performance Linked Tariff from the third year onwards, will submit the Performance Linked Tariff proposal along with the achievement certificate from the independent engineer by 1st March and this Authority shall notify by 20th March, the Performance Linked Tariff to be effective from the ensuing financial year.

12.8. In the event any user has any grievance regarding non-achievement by the PPP operator of the Performance Standards as notified by this Authority, he may prefer a representation to this Authority which, thereafter, shall conduct an inquiry into the representation and give its finding MBPT. The MBPT will be bound to take necessary action on the findings as per the provisions of the respective Concession Agreement.

12.9. Within 15 (fifteen) days of the signing of the Concession Agreement, the concerned operator will forward the Concession Agreement to this Authority which will host it on its website.

12.10. The PPP operator shall furnish to this Authority quarterly reports on cargo traffic, ship berth day output, average turnaround time of ships, average pre-berthing waiting time as well as the tariff realized for each berth. The quarterly reports shall be submitted by the PPP operator within a month following the end of each quarter. Any other information which is required by this Authority shall also be furnished to them from time to time.

12.11. This Authority shall publish on its website all such information received from PPP operator. However, this Authority shall consider a request from any PPP operator about not publishing certain data/information furnished which is commercially sensitive. Such requests should be accompanied by detailed justification regarding the commercial sensitiveness of the data/information in question and the likely adverse impact on their revenue/operation of upon publication. Authority's decision in this regard would be final.

T. S. BALASUBRAMANIAN, Member (Finance)

[ADVT-III/4/Exty./143/15/369]

ANNEX - I
REFERENCE TARIFF CALCULATION FOR HANDLING OF IMPORT LNG CARGO FOR REGASIFICATION
INTHE FLOATING STORAGE REGASIFICATION UNIT (FSRU) IN MUMBAI HARBOUR OF MUMBAI PORT
TRUST.

₹ in crores

Sl. No.	Particulars	Estimates furnished by MBPT vide its revised proposal dated 01.12.2015	Estimates modified by TAMP
I	<u>Optimal Capacity</u>		
A	<u>Optimal Quay Capacity</u>		
(a)	Share of capacity of LNG (S1)	100%	100%
(b)	Handling rate of LNG per hour (P1)	2300	2300
(c)	Optimal Capacity of the Berth (0.7 utilisation * S1 * P1 * 365 days * 24 hours)	14103600	14103600
B	<u>Optimal Capacity of the Regasification Unit</u>		
(a)	Average parcel size (in MT)	65000	65000
(b)	No. of days required to evacuate one parcel of Regasified LNG	4.74	4.74
(c)	Evacuation of Regasified LNG in MT per day (E)	13698.63	13713.08
(d)	Optimal Capacity of the Regasification Unit (0.7 utilisation * 365 days * E)	3500000	3503692
C	Optimal Capacity (lower of A and B) (in Metric Tonnes)	3500000	3503692
	Optimal Capacity (in Million Metric Tonnes)	3.50	3.50
II	<u>Capital Cost</u>		
A.	<u>Cargo Handling Activity</u>	₹ in crores	
	(i). Civil Cost		
	- Port Control Building	5.00	5.00
	- Pump House Building	5.00	5.00
	- Walkways	4.00	4.00
	- Navigational Aids	6.00	6.00
	- Miscellaneous Costs @ 5%	1.00	1.00
	Total	21.00	21.00
	(ii). Mechanical/ Equipment Cost		
	- Equipment	75.00	75.00
	- Fire Fighting facilities	25.00	25.00
	- Piping (material supply)	15.00	15.00
	- Piping installation	15.00	15.00
	- Cables and installation	8.00	8.00
	- Supports and installation	12.00	12.00
	- Miscellaneous Costs @ 5%	7.50	7.50
	Total	157.50	157.50
	Total Capital Cost for Handling Activity (i + ii)	178.50	178.50
B.	<u>Berth Hire Activity</u>		
	- Unloading platform	20.00	20.00
	- Mooring Dolphins	36.00	36.00
	- Breasting Dolphins	64.00	64.00
	- Port Craft jetty	5.00	5.00
	- Shore approach facility	25.00	25.00
	- Dredging	202.00	202.00

	- Miscellaneous Costs @ 5%	17.60	17.60
	Total	369.60	369.60
	Total capital cost for Berth hire Activity (i + ii)	369.60	369.60
	Total Capital Cost (A + B)	548.10	548.10
III	<u>Operating Cost for Cargo Handling Activity</u>		
	-	₹ in crores	
	(a). Fuel Cost (MBPT - 4 tonnes/ day * 256 days * Rs. 36000 per tonne) (TAMP - 4 tonnes/ day * 63.41 days * Rs. 63102.46 per tonne)	3.68	1.60
	(b). Repair & Maintenance		
	- Civil Assets (MBPT - (1% on civil work) (TAMP - 1% on civil work)	0.21	0.21
	- Mechanical & Electrical Equipment including spares (MBPT - 2% on equipment cost) (TAMP - 2% on cost of equipment)	3.15	3.15
	(c). Insurance (1% on Gross fixed assets)	1.79	1.79
	(d). Depreciation		
	- Civil Work (MBPT - 3.33% on civil assets) (TAMP - 3.17% on civil assets)	0.70	0.67
	- Mechanical Work (MBPT - 6.67% on mechanical assets) (TAMP - 6.33% on mechanical assets)	10.50	9.97
	(e). License Fee (56000 sq.m * 150 per sq.m per annum)	0.84	0.84
	(f). Other Expenses (1% on gross value of assets)	1.79	1.79
	Total Operating Cost	22.65	20.01
Sr. No.	Particulars	Estimates furnished by MBPT vide its revised proposal dated 01.12.2015	Estimates modified by TAMP
IV	<u>Estimated Revenue Requirement & upfront tariff for Cargo Handling Activity</u>		
A.	-		
(i).	<u>Estimated Revenue Requirement</u>		
	(a). Total Operating Cost	22.65	20.01
	(b). Return on capital Employed @ 16%	28.56	28.56
	(c). Total Revenue requirement from cargo handling activity	51.21	48.57
(ii).	<u>Apportionment of Revenue Requirement</u>		
	(a). Cargo Handling Charges (95% of ARR)	48.65	46.14
	(b). Miscellaneous Charge (5% of ARR)	2.56	2.43
	(d). Total Revenue requirement from cargo handling activity	51.21	48.57
(iii).	<u>Cargo Handling charge</u>		
	(a). Cargo Handling Charge		
	- Revenue Requirement (Amount in ₹)	486523975	461376818
	- Optimal Capacity of LNG	3500000	3503692
	- Per Tonne rate for handling of Iron & Steel & Project Cargo	139.00	131.68
	(c). Miscellaneous Charge		
	- Revenue Requirement (₹ in lakhs)	25606525	24282990
	- Capacity (Lakh Tonnes per annum)	3500000	3503692
	- Miscellaneous Charge (₹ per tonne)	7.32	6.93
B.	<u>BERTH HIRE CHARGES</u>		
(i).	<u>Revenue Requirement</u>	₹ in crores	

	(a). Repairs & Maintenance Charge (1% on capital cost for berth)	1.58	3.70	
	(b). Depreciation	5.25	11.72	
	(MBPT - 3.33% on civil assets) (TAMP - 3.17% on civil assets)			
	(c). Insurance (1% on total cost for berth hire service)	1.58	3.70	
	(d). Other Expenses (1% on the capital cost for berth)	1.58	0.00	
	(e). Maintenance cost on Dredging (5% on the dredging cost)	10.61	0.00	
	Sub-total (i)	20.58	19.11	
(ii).	Return on capital Employed @ 16%	59.14	59.14	
	Total Revenue requirement from Berthing services (i + ii)	79.72	78.24	
	Berth Hire Calculation			
Sr. No.	Particulars	Unit	As furnished by MBPT	As modified by TAMP
i	Ship day output	Tonnes/hour	2300	2300
ii.	Ship day output { 24 x (i) }	Tonnes/day	55200	55200
iii.	Average GRT	Tonnes	126000	126000
iv.	Average parcel size	Tonnes	65000	65000
v.	Tonnage expected to be handled	Tonnes	3500000	3503692
vi.	Average no. of berth days (v / ii)	Days	63	63
vii	No. of berth hours { 24 x (vi) }	Hours	1522	1523
viii.	Expected number of vessels (v / iv)	Nos.	54	54
ix.	Total GRT hours (iii x vii)	GRT hours	191739129	191941387
x.	Revenue Requirement	Rupees	797207500	782443200
xi.	Berth hire Charge for foreign going vessels (Rate per GRT per hour) in ₹ (x / ix)	Rupees	4.16	4.076
xii.	Berth hire Charge for Coastal vessels (Rate per GRT per hour) in ₹ (xi x 60%)		2.495	2.446

Annex – II

**SCALE OF RATES FOR HANDLING OF IMPORT LNG CARGO FOR REGASIFICATION IN THE
FLOATING STORAGE REGASIFICATION UNIT (FSRU) IN MUMBAI HARBOUR OF MUMBAI PORT
TRUST.**

1.1. DEFINITIONS

In this Scale of Rates unless the context otherwise requires, the following definitions shall apply:

- (i) “**Coastal Vessel**” means any vessel exclusively employed in trading between any port or place in India to any other port or place in India having a valid coastal license issued by the competent authority.
- (ii) “**Foreign Vessel**” means any vessel other than a coastal vessel.
- (iii) “**FSRU**” means Floating Storage and Regasification Unit
- (iv) “**Per day**” means per calendar day unless otherwise stated.

Note: Day Shall mean the period starting from 0800 hours of a day and ending at 0800 hours of the following day.

1.2. GENERAL TERMS AND CONDITIONS

- (i) The status of the vessel, as borne out by its certification by the Customs or the Director General of Shipping, shall be the deciding factor for its classification as ‘coastal’ or ‘foreign-going’ for the purpose of levying vessel related charges; and, the nature of cargo or its origin will not be of any relevance for this purpose.
- (ii) System of classification of vessel for levy of Vessel Related Charges (VRC)
 - (a) A foreign going vessel of Indian flag having a General Trading Licence can convert to coastal run on the basis of a Customs Conversion Order. Such vessel that converts into coastal run based on the Customs Conversion Order at her first port of call in Indian Port, no further custom conversion is required, so long as it moves on the Indian Coast.

- (b) A Foreign going vessel of foreign flag can convert to coastal run on the basis of a Specified Period Licence issued by the Director General of Shipping and a custom conversion order.
- (iii) Criteria for levy of Vessel Related Charges (VRC) at Concessional Coastal rate and foreign rate
 - (a) In cases of such conversion, coastal rates shall be chargeable by the load port from the time the vessel starts loading coastal goods.
 - (b) In cases of such conversion coastal rates shall be chargeable till the vessel completes discharging operations at the last call of Indian Port; immediately thereafter, foreign going rates shall be chargeable by the discharge ports.
 - (c) For dedicated Indian coastal vessels having a Coastal licence from the Director General of Shipping, no other document will be required to be entitled to coastal rates.
- (iv) Criteria for levy of Cargo Related Charges (CRC) at Concessional Coastal rate
 - (a) Foreign going Indian Vessel having General Trading License issued for 'worldwide and coastal' operation should be accorded applicable coastal rates with respect to Handling Charges (HC) i.e. ship to shore transfer and transfer from/ to quay to/ from storage yard including wharfage in the following scenario:
 - (i) Converted to coastal run and carrying coastal cargo from any Indian Port and destined for any other Indian Port.
 - (ii) Not converted* to coastal run but carrying coastal cargo from any Indian Port and destined for any other Indian Port.

* The Central Board of Excise and Customs Circular no.15/2002-Cus. dated 25 February 2002 allows carriage of coastal cargo from one Indian port to another port in India, in Indian flag foreign going vessels without any custom conversion.
 - (b) In case of a Foreign flag vessel converted to coastal run on the basis of a Specified Period License issued by the Director General of Shipping, and a Custom Conversion Order, the coastal cargo/ container loaded from any Indian Port and destined for any other Indian Port should be levied at the rate applicable for coastal cargo/ container.
- (v)
 - (a) The Vessel related charges for all Coastal vessels should not exceed 60% of the corresponding charges for other vessels.
 - (b) The cargo /container related charges for all Coastal cargo/containers, other than thermal coal, POL including crude oil, Iron Ore and Iron pellets, should not exceed 60% of the normal cargo/container related charges.
 - (c) In case of cargo related charges, the concessional rate should be levied on all the relevant handling charges for ship-shore transfer and transfer from/to quay to/from storage yard including wharfage.
 - (d) For the purpose of this concession, cargo/container from a foreign port which reaches an Indian Port 'A' for subsequent transshipment to Indian Port 'B' will also qualify insofar as the charges relevant for its coastal voyage.

In other words, cargo from/to Indian Ports carried by vessels permitted to undertake coastal voyage will qualify for the concession.
- (vi) Users will not be required to pay charges for delays beyond a reasonable level attributable to the Terminal operator.
- (vii) Interest on delayed payments/refunds:
 - (a) The user shall pay penal interest on delayed payments under this Scale of Rates. Likewise, the Service Provider shall pay penal interest on delayed refunds.
 - (b) The rate of penal interest will be 2% above the Base Rate declared by the State Bank of India. The penal interest rate will apply to both the Service Provider and the user equally.
 - (c) The delay in refunds will be counted only 20 days from the date of completion of services or on production of all the documents required from the users, whichever is later.

- (d) The delay in payments by the users will be counted only 10 days after the date of raising the bills by the Terminal Operator. This provision shall, however, not apply to the cases where payment is to be made before availing the services as stipulated in the Major Port.
- (viii) The minimum charges recovered in any bill shall be Rupees Hundred (₹ 100/-) only.
- (ix) All charges worked out shall be rounded off to the next higher rupee on the grand total of each bill.
- (x) In calculating the gross weight or measurement by volume or capacity of any individual item, fractions upto 0.5 shall be taken as 0.5 unit and fractions of 0.5 and above shall be treated as one unit, except where otherwise specified.
- (xi) No claims for refund shall be entertained unless the amount refundable is ₹ 100/- or more likewise Terminal shall not raise any supplementary/under charge bills & interest bills if the amount due to port is less than ₹ 100/-.
- (xii) (a) The rates prescribed in this Scale of Rates are ceiling levels; likewise, rebates and discounts are floor levels. The licensee may, if it so desires, charge lower rates and/ or allow higher rebates and discounts.
- (b) The operator may also, if it so desires, rationalize the prescribed conditionalities governing the application of rates prescribed in the Scale of Rates if such rationalization gives relief to the user in rate per unit and the unit rates prescribed in the Scale of Rates do not exceed the ceiling levels. Provided that the operator should notify the public such lower rates and/or rationalization of the conditionalities governing the application of such rates and continue to notify the public any further changes in such lower rates and/or in the conditionalities governing the application of such rates provided the new rates fixed shall not exceed the rates notified by the TAMP.

2. BERTH HIRE CHARGES:

The berth hire charge payable by masters/owners/agents of the vessel and other floating craft approaching or lying alongside the berth shall be as per the rates given below:

Sl. No.	Vessels	Rate in ₹ per GRT per hour or part thereof	
		Foreign going	Coastal
1.	LNG Vessels	4.076	2.446

Notes:

- (i) The period of berth hire shall be calculated from the time vessel occupies the berth.
- (ii) Berth hire includes charges for services rendered at the berth, such as occupation of berth, rubbish removal, cleaning of berths, fire watch, etc.
- (iii) No berth hire shall be levied for the period when the vessels idle at berths for continuous one hour or more due to break down of Terminal Operator's equipment or power failure or any other reasons attributable to the Terminal operator .
- (iv) (a) Berth hire shall stop 4 hours after the time of vessel signaling its readiness to sail.
- (b) The time limit of 4 hours prescribed for the cessation of berth hire shall exclude the ship's waiting time for want of favorable tide conditions, inclement weather, and due to lack of night navigation.
- (c) The master/agent of the vessel shall signal readiness to sail only in accordance with favorable tidal and weather conditions.
- (v) The Penal Berth hire shall be equal to one-day's (24 hours) berth hire charge for a false signal.

“False signal” would be when the vessel signals readiness and asks for a pilot in anticipation even when she is not ready for un-berthing due to engine not being ready or cargo operation not completed or such other reasons attributable to the vessels. This excludes the signaling readiness

when a vessel is not able to sail due to unfavorable tide, lack of night navigation or adverse weather conditions.”

3. CARGO HANDLING CHARGES:

The cargo handling charges shall be payable on the manifested cargo directly by the users at the rate of ₹ 131.68/ tonne of LNG

Note:

The handling charges prescribed above is a composite charge for (i) unloading of the cargo from the vessel in to the FSRU storage tanks and (ii) Usage of Loading/ unloading equipment. This composite charge includes wharfage and supply of labour, wherever necessary.

4. MISCELLANEOUS CHARGES

A Miscellaneous charge of ₹ 6.93/ tonne of LNG will be levied.

The miscellaneous charges prescribed above is a composite charge for provision of all miscellaneous services such as cleaning the wharf, flow metering, pollution control etc.

5. GENERAL NOTE TO SCHEDULE (2) TO (4) ABOVE:

(i) The tariff caps will be indexed to inflation but only to an extent of 60% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) occurring between 1 January 2015 and 1 January of the relevant year. Such automatic adjustment of tariff caps will be made every year and the adjusted tariff caps will come into force from 1 April of the relevant year to 31 March of the following year.

(ii) From the date of Commercial Operation (CoD) till 31st March of the same financial year, the tariff would be limited to the indexed Reference Tariff relevant to that year, which would be the ceiling. The aforesaid Reference Tariff shall be automatically revised every year based on an indexation as provided in para 2.2 of the tariff guidelines of 2013 which will be applicable for the entire licence period.

However, the Licensee would be free to propose a tariff along with Performance Standard (the “Performance Linked Tariff”) from the second year of operation onwards, over and above the indexed Reference Tariff for the relevant financial year, at least 90 days before the 1st April of the ensuing financial year. Such Performance Linked Tariff shall not be higher than 15% over and above the indexed Reference Tariff for that relevant financial year (and this will be the Tariff Cap) The Performance Linked Tariff would come into force from the first day of the following financial year and would be applicable for the entire financial year.

(iii) The proposal shall be submitted to TAMP along with a certificate from the independent engineer appointed under the Concession Agreement of the Project indicating the achievement of Performance Standard in the previous 12 months as incorporated in the Licence Agreement or for the actual number of months of operation in the first year of operation as the case may be.

(iv) On receipt of the proposal, TAMP will seek the views of the Major Port Trust on the achievement of Performance Standard as outlined in para 5 of the tariff guidelines of 2013, within 7 days of receipt.

(v) In the event of Licensee not achieving the Performance Standard as incorporated in the Licence Agreement in previous 12 months, TAMP will not consider the proposal for notifying the Performance Linked Tariff for the ensuing financial year and the Licensee shall be entitled to only the indexed Reference Tariff applicable for the ensuing financial year.

(vi) After considering the views of the Major Port Trust, if TAMP is satisfied that the Performance Standard as incorporated in the Concession Agreement have been achieved, it shall notify the performance linked tariff by 15th of March to be effective from 1st of April of the ensuing financial year.

(vii) While considering the proposal for Performance Linked Tariff, TAMP will look into the Performance Standard and its adherence by the Licensee. TAMP will decide on the acceptance or rejection of the Performance Linked Tariff proposal based on the achievement or otherwise of the Performance Standard by the Licensee. Determination of indexed Reference Tariff and Performance Linked Tariff will follow the illustration shown in the Appendix attached to the tariff guidelines of 2013.

- (viii) From the third year of operation, the Performance Linked Tariff proposal from the Licensee shall be automatically notified by TAMP subject to the achievement of Performance Standard in the previous 12 months period as certified by the Independent Engineer. The Licensee, for the Performance Linked Tariff from the third year onwards, will submit the Performance Linked Tariff proposal along with the achievement certificate from the independent engineer by 1st March and TAMP shall notify by 20th March, the Performance Linked Tariff to be effective from the ensuing financial year.

Annex – III

PERFORMANCE STANDARDS FOR HANDLING OF IMPORT LNG CARGO FOR REGASIFICATION IN THE FLOATING STORAGE REGASIFICATION UNIT (FSRU) IN MUMBAI HARBOUR OF MUMBAI PORT TRUST.

Sl. No.	Description	Performance Standard
1.	Gross Berth Output	2300 MT/hour
2.	Turnaround Time for the vessels	30 hours
